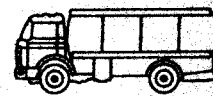
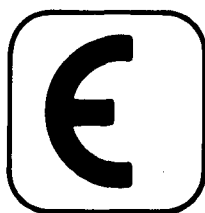


# EUROPA TRANSPORT



BEOBACHTUNG DER VERKEHRSMÄRKTE □ OBSERVATION OF THE TRANSPORT MARKETS □ OBSERVATION DES MARCHES DES TRANSPORTS

## MARKTENTWICKLUNG MARKET DEVELOPMENTS EVOLUTIONS DU MARCHÉ



21

Beilage zum "SCAD BULLETIN" - D/TRANS/DE  
Supplement to the "SCAD BULLETIN" - D/TRANS/EN  
Supplément au "SCAD BULLETIN" - D/TRANS/FR

Herausgegeben von der Generaldirektion Verkehr  
Kommission der Europäischen Gemeinschaften □ 200, rue de la Loi - 1049 Brüssel

Published by the Directorate-General for Transport  
European Communities Commission □ 200, rue de la Loi - 1049 Brussels

Publié par la Direction Générale des Transports  
Commission des Communautés Européennes □ 200, rue de la Loi - 1049 Bruxelles

# **MARKTENTWICKLUNG MARKET DEVELOPMENTS EVOLUTIONS DU MARCHE**

*Manuskript im Oktober 1986 abgeschlossen  
Manuscript finished in October 1986  
Manuscrit terminé en octobre 1986*

Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften,  
1986

Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 1986

Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes,  
1986

ISSN 0257-0491

Kat. Nr, Cat. No., Cat. N° : CB-BC-86-021-3A-C

Der vollständige oder auszugsweise Nachdruck von Beiträgen dieser Veröffentlichung  
ist kostenlos und mit Quellenangabe gestattet.

Reproduction authorized, in whole or in part, provided the source is acknowledged.

Les articles et textes paraissant dans cette publication peuvent être reproduits  
librement, en entier ou en partie, avec citation de leur origine.

*Printed in Belgium*

## PRESENTATION OF THE REPORT

The Europa Transport publications present a substantial part of the statistical information on the international intra-Community transport of goods collected under the "Market Observation System".

In the interest of speeding up dissemination of the "Market Developments" reports, they are now presented in a standard lay out.

The results are mainly in tabular and graphic form and the report is written tri-lingually. A general assessment has been included in the first part of the report, outlining the main trends in the period under review. This approach should ensure that the report will be more quickly available to an overwhelming majority of Community readers.

Traffics with SPAIN and PORTUGAL are now included starting from this report which presents the statistical results of the first quarter 1986. Time series have been adapted from EUR-10 to EUR-12 starting from first quarter 1983.

The Annual Report will continue to be published giving an in depth commentary on developments on inland transport while the forecasts will be contained as before in the publication "Analysis and Forecasts".

## PRESENTATION DU RAPPORT

Les publications Europa Transport présentent une partie substantielle des informations statistiques recueillies dans le cadre de l'Observation des Marchés du transport international intracommunautaire de marchandises.

Afin d'améliorer la distribution de l'information contenue dans les rapports trimestriels "Evolutions du Marché", il a été procédé à un certain nombre de changements dans leur présentation.

Les rapports sont rédigés simultanément en trois langues (Anglais, Français, Allemand) ce qui rend l'information directement accessible à une grande majorité de lecteurs de la Communauté.

La première partie du rapport comporte un résumé qui souligne les faits saillants des évolutions du transport international pendant la période considérée. Les détails des résultats statistiques sont présentés sous forme de tableaux synthétiques et graphiques.

La série Europa Transport est complétée par:

- le Rapport Annuel (analyse détaillée des statistiques annuelles)
- le rapport Analyse et Prévisions (prévisions à court terme du marché des transports continentaux).

Les statistiques de transport, incluant l'ESPAGNE et le PORTUGAL sont publiées à partir du rapport trimestriel n° 21 qui analyse les résultats du premier trimestre de 1986. Les séries statistiques ont ainsi été revues et étendues à EUR-12 à partir du 1er trimestre 1983.

## AUFMACHUNG DES BERICHTS

In der Reihe Europa Transport wird ein wesentlicher Teil der mit dem Marktbeobachtungssystem erfaßten statistischen Daten über den grenzüberschreitenden Güterverkehr innerhalb der Gemeinschaft veröffentlicht.




Die Marktbeobachtungsberichte werden jetzt in einheitlicher Aufmachung vorgelegt, damit sie schneller erscheinen können.

Die Ergebnisse selbst werden überwiegend in Form von Tabellen und Schaubildern dargestellt und in drei Sprachen erläutert. In dem ersten Teil des Berichts wurde eine allgemeine Beurteilung der wichtigsten Tendenzen während des Berichtszeitraums aufgenommen. Diese Konzeption soll dafür sorgen, daß der Bericht der überwiegenden Mehrheit der EG-Leser schneller vorliegt.

Der Verkehr mit Spanien und Portugal wird von diesem Bericht an einbezogen, mit dem die statistischen Ergebnisse des ersten Quartals 1986 vorgelegt werden. Die Zeitreihen wurden ab dem 1. Quartal 1983 von EUR-10 auf EUR-12 umgestellt.

Der Jahresbericht wird weiterhin mit ausführlichen Kommentaren zur Entwicklung des Binnenverkehrs veröffentlicht, während die Veröffentlichung "Analysen und Prognosen" nach wie vor Prognosen enthält.

# SUMMARY - RESUME - ZUSAMMENFASSUNG

	ITEM	RUBRIQUE	GEGENSTAND	EVOLUTION ENTWICKLUNG	REFERENCE VERWEIS	PAGE SEITE
3 NODES 3 ZWEIGE	Total tonnage international	Tonnage total international	Gesamttonnage international	↗ + 3.0% Q1 86/Q1 85	tab. 1.1	13
	EUR-12 tonnage Modal share EUR-12 matrix	Tonnage EUR-12 Part modale Matrice EUR-12	EUR-12 Tonnage Marktanteil EUR-12 Matrix	↗↗ + 4.0% Q1 86/Q1 85 + 0.4% Q1 86/Q1 85 Q1 86/Q1 85	tab. 1.1 tab. 1.1 tab. 2.1	13 13 18
	COST indices PRICE indices	Indices COUTS Indices PRIX	Kostenerhebung Preiserhebung	1.7.86 Q1 86		26 32
	EUR-5 tonnage Modal share EUR-5 matrix	Tonnage EUR-5 Part modale Matrice EUR-5	EUR-5 Tonnage Marktanteil EUR-5 Matrix	↗↗ +4.8 % Q1 86/Q1 85 +0.7 % Q1 86/Q1 85 Q1 86/Q1 85	tab. 1.1 tab. 1.1 tab. 3.1	13 13 39
	PRICE indices	Indices PRIX	Preiserhebung	(Q1 + Q2) 86/85		43
	EUR-12 tonnage Modal share EUR-12 matrix Tariff indices	Tonnage EUR-12 Part modale Matrice EUR-12 Indices tarifs	EUR-12 Tonnage Marktanteil EUR-12 Matrix Tarifindizes	↗↗ - 4.0% Q1 86/Q1 85 - 1.1% Q1 86/Q1 85 Q1 86/Q1 85 31.03.86	tab. 1.1 tab. 1.1 tab. 4.1	13 13 58 60
Combined Combiné Kombi- niert	Container traffic Piggy-back traffic	Traffic conte- neur rail/ route	Containerver- kehr Huckepackver- kehr	↗↗ - 2 % Q1 86/Q1 85 - 5 % Q2 86/Q2 85 + 20 % Q1 86/Q1 85	tab. 5.1 tab. 5.2	63 64



## GENERAL ASSESSMENT

Comments refer to Q1 86 and comparisons to Q1 85 unless otherwise stated.

Readers should note that the incorporation of Spain and Portugal into the Statistical matrices not only increases the tonnages for road and rail but also modifies the modal split for earlier quarters. Care should thus be taken in comparing the results given in Quarterly Report No. 20 (EUR-10) with this Report (EUR-12).

### THREE MODES

EUR-12 international tonnage carried for the three modes went up 3.0%. Road continues to grow steadily (+ 4%) while Inland Waterways have recovered some of their market share although the total tonnage (41.3 mio. t.) was weak as the result of a hard winter. Rail, with 16.6 million tonnes dropped below levels reached in 1984 and 1985 and was four per cent down on Q1 85.

### ROAD

Road transport is maintaining a remarkably steady growth and proves once again that this mode of transport can adapt itself more easily to market conditions. Overall tonnage in Q1 86 (49.7 mio.t) was up four per cent despite widely varying results between different transport relations. As far as Spain and Portugal are concerned, it should be noted that traffic to and from these new Member States has of course increased but that for Spain the growth of exports (+ 16.4%) is nearly double that of imports (+ 8.7%) while this is reversed for Portugal (+ 6.7% exports, + 11.1 imports).

### INLAND WATERWAYS

Both in Q1 85 and 86 inland navigation activity was affected by severe frost, but to a lesser degree in 86. So, in comparing the two quarters an increase of 5% appears in international traffic (estimate, because data for NL-B and vice versa are missing) and 7.2% in national traffic. Information by bilateral relation is presented in Table 3.1.

Activity in Rhine traffic monitored at the NL-D border was up 7.4%.

A new paragraph on capacity of the Rhine fleet has been added to the report. The outcome for the first six months of 86 is summarized in Table 3.3, showing that the effect of scrapping ( - 184.000 tonnes) was more than neutralized by fleet expansion ( + 206.000 tonnes).

Prices tended to go down, which in itself is not unusual in the first part of the year, but transporters are also pessimistic for the second part.

### RAIL

EUR-12 international tonnage carried dropped by 4%. Rail has suffered from a significant decrease in heavy industry exports (notably to the U.S.A.). Also the oil price fall has reduced the costs of both Road and Inland Waterways, making these modes more competitive. For Spain and Portugal, the trend is the opposite to that of Road, with Spanish exports at - 2.5% and imports at + 2.4% while Portuguese exports at - 21% are relatively "better" than imports at - 42%.



## COMBINED TRANSPORT

### Container by Rail

During the first half year of 86, total container traffic went down by 3.5% compared with the first half year of 85. This reduction in transport activity was a result of a reduction in ports container traffic with 10% and an increase in continental container traffic of 6%.

### Piggy Back

In the year 85, piggy-back traffic went up by 10%. During the first quarter of 86 this development continued: + 20%. The number of units dispatched by all combined transport companies went up with TRANSNOVA as an exception to that rule. In September last TRANSNOVA closed down and stopped its activity.

## SYNTHÈSE DU RAPPORT

Les commentaires portent principalement sur le premier trimestre de 1986 (Q1 86) et les comparaisons sont faites par rapport à Q1 85, sauf avis contraire.

Le lecteur tiendra compte de ce que l'incorporation de l'ESPAGNE et du PORTUGAL dans les matrices statistiques augmente le tonnage total de la route et du rail et modifie donc les rapports entre les parts modales; les séries statistiques EUR-12 présentées dans ce n° 21 ont été revues depuis Q1/1983 et ne sont donc pas directement comparables à celles des numéros précédents (EUR-10).

### 3 MODES

Le tonnage international EUR-12 transporté par les trois modes a augmenté de + 3.0%. La route continue sa progression régulière (+4.0%) alors que les voies navigables ont recouvré une partie de leur part de marché bien que le résultat absolu (41.3 mio t.) ait souffert d'un hiver rigoureux; le rail, avec 16.6 mio tonnes, descend en dessous des niveaux atteints en 1984 et 1985 et chute de -4.0% par rapport à Q1/85.

### ROUTE

L'évolution des transports par route progresse avec une régularité remarquable (cf. fig. 1.1.) et prouve une fois de plus que ce mode de transport s'adapte plus facilement aux conditions du marché. Le tonnage absolu de Q186 (49.7 mio t.) est en hausse de 4% et résulte de variations assez disparates par relations de transport (cf. tableau 2.1). En ce qui concerne l'Espagne et le Portugal, il est à noter que le trafic de et vers ces nouveaux Etats membres est bien entendu en hausse mais que pour l'Espagne, la croissance des exportations (+ 16.4%) est double de la croissance des importations (+ 8.7%) alors que la tendance inverse est constatée pour le Portugal (exportations + 6.7% et importations + 11.1%).

### VOIES NAVIGABLES

Tant en 1986 qu'en 1985, les voies navigables ont souffert, pendant le premier trimestre, d'un hiver rigoureux. Bien qu'en atteignant pas, avec 41.3 mio tonnes, les sommets de 1984, le premier trimestre de 1986 est en progression de + 5% par rapport à 1985 (estimation partielle due à l'absence de données statistiques pour NL-B). Le détail, par relation bilatérale, est présenté dans le tableau 3.1.

Le trafic national enregistrait quant à lui une hausse de + 7.2%.

Un paragraphe sur la capacité de la flotte rhénane a été ajouté à ce rapport. Les résultats du premier trimestre 1986 sont résumés dans le tableau 3.3 et tendent à montrer que la politique de déchirage (-184000 t.) a été contrebalancée par le développement de la flotte (+206000 t.).

## RAIL

Le tonnage international EUR-12 transporté a baissé de -4%. Le rail a souffert d'une diminution sensible de l'activité de l'industrie lourde à l'exportation (vers les U.S.A. notamment). De plus, la chute du prix des carburants a diminué le coût des transports par route (cf. fig. 2.5 et 2.6) et par voies navigables, rendant ces modes plus compétitifs. Pour l'Espagne et le Portugal, les tendances sont inverses de celles notées pour le transport par route puisque les exportations espagnoles (-2.5%) sont déficitaires par rapport aux importations (+2.4%) alors que les exportations portugaises (-21%) se sont relativement mieux comportées que les importations (-42%).

## TRANSPORTS COMBINES

### Trafic conteneurisé

Pendant le premier semestre 1986, le trafic total a diminué de -3.5% par rapport à 1985. Ce chiffre résulte d'une diminution du trafic portuaire (-10%) et d'un accroissement du trafic continental (+6%).

### Ferroutage

Pour l'ensemble de l'année 1985, le trafic de ferroutage a augmenté d'environ 10%.

Cette croissance s'est confirmée pour le premier trimestre 1986 (+20%). Le nombre d'unités délivrées a augmenté pour toutes les sociétés spécialisées (voir tableau 5.2) à l'exception de Transnova qui a décidé entretemps de mettre fin à ses activités.

## ALLGEMEINE BEURTEILUNG

Die Kommentare betreffen vor allem das erste Quartal 1986 (Q1 86), wobei die Vergleiche, wenn nichts anderes angegeben ist, mit dem Q 1 85 eingestellt werden.

Der Leser möge berücksichtigen, daß die Einbeziehung Spaniens und Portugals in die statistischen Matrices das gesamte Verkehrsaufkommen im Straßen- und Eisenbahnverkehr erhöht und somit das Verhältnis zwischen den einzelnen Verkehrsträgern verändert; die statistischen EUR-12-Reihen in dieser Nummer 21 wurden seit dem Q1/1983 überarbeitet und sind daher mit den früheren Ausgaben (EUR-10) nicht ohne weiteres vergleichbar.

### 3 Verkehrsträger

Das gesamte Aufkommen im grenzüberschreitenden EUR-12-Verkehr aller drei Verkehrsträger nahm um + 3,0% zu. Im Straßenverkehr setzt sich das gleichmäßige Wachstum (+ 4,0%) fort, während der Binnenschiffsverkehr einen Teil seines Marktanteils zurückgewonnen hat, obwohl das absolute Ergebnis (41,3 Mio t) unter einem strengen Winter litt; der Eisenbahnverkehr bleibt mit 16,6 Mio t hinter den 1984 und 1985 erreichten Leistungen zurück und verliert - 4,0% gegenüber dem Q1/85.

#### Straßenverkehr

Die Entwicklung des Straßenverkehrs setzt sich mit einer beachtlichen Regelmäßigkeit fort (vgl. Abb. 1.1) und beweist erneut, daß dieser Verkehrsträger sich leichter an die Marktverhältnisse anpaßt. Das absolute Verkehrsaufkommen im Q1/86 (49,7 Mio t) ist um 4% gestiegen, wobei die Ergebnisse je nach Verkehrsbeziehung ziemlich uneinheitlich ausgefallen sind (vgl. Tabelle 2.1). Zu Spanien und Portugal ist zu bemerken, daß der Verkehr von und nach diesen neuen Mitgliedstaaten natürlich zunimmt, bei Spanien das Wachstum der Ausfuhren (+ 16,4%) aber doppelt so hoch ist wie das Wachstum der Einfuhren (+ 8,7%) während bei Portugal die umgekehrte Tendenz (Ausfuhren + 6,7% und Einfuhren + 11,1%) festgestellt wird.

#### Binnenschiffsverkehr

Der Binnenschiffsverkehr hat sowohl 1986 als auch 1985 während des ersten Quartals unter einem strengen Winter gelitten. Das erste Quartal 1986 liegt, obwohl es mit 41,3 Mio t das Niveau von 1984 nicht erreicht hat, um + 5% über dem ersten Quartal 1985 (teilweise Schätzung aufgrund der fehlenden Angaben für den Verkehr NL-B). Detaillierte Angaben über die bilateralen Verkehrsbeziehungen sind in der Tabelle 3.1 zusammengestellt.

Im innerstaatlichen Verkehr ist eine Zunahme um 7,2% festzustellen.

Dieser Bericht wurde durch einen Abschnitt über die Kapazität der Rheinflotte ergänzt. Die Ergebnisse des ersten Quartals 1986 sind in der Tabelle 3.3 zusammengefaßt und dürften zeigen, daß die Abwrackpolitik (- 184.000 t) durch die Vergrößerung des Schiffbestandes (+ 206.000 t) wieder aufgehoben wird.

### Eisenbahnverkehr

Das Aufkommen im grenzüberschreitenden EUR-12-Verkehr ging um - 4% zurück. Die Schiene litt darunter, daß die Ausfuhren der Schwerindustrie (insbesondere nach den USA) spürbar zurückgegangen sind. Außerdem hat der Rückgang der Kraftstoffpreise die Kosten des Straßenverkehrs (vgl. Abb. 2.5 und 2.6) und des Binnenschiffsverkehrs gesenkt, wodurch diese Verkehrsträger wettbewerbsfähiger geworden sind. In Spanien und Portugal verlief die Entwicklung umgekehrt als im Straßenverkehr, da die spanischen Ausfuhren (- 2,5%) hinter den Einfuhren (+ 2,4%) zurückblieben, während die portugiesischen Ausfuhren (- 21%) sich verhältnismäßig besser hielten als die Einfuhren (- 42%).

### Kombinierter Verkehr

#### Containerverkehr der Eisenbahn

Im ersten Halbjahr 1986 ist das gesamte Verkehrsaufkommen gegenüber 1985 um - 3,5% zurückgegangen. Diese Abnahme ergibt sich aus einer Verringerung des Hafenverkehrs (- 10%) und einer Steigerung des Kontinentalverkehrs (+ 6%).

### Huckepackverkehr

Im gesamten Jahr 1985 hat der Huckepackverkehr um rund 10% zugenommen.

Dieses Wachstum bestätigte sich im ersten Quartal 1986 (+ 20%). Die Zahl der zugestellten Ladeeinheiten nahm bei allen Spezialunternehmen zu (siehe Tabelle 5.2), ausgenommen bei dem Unternehmen Transnova, das inzwischen beschlossen hat, seine Geschäftstätigkeit einzustellen.

# SECTION - CHAPITRE - TEIL 1

Q1 86

All 3 modes

3 modes confondus

Alle 3 Verkehrszweige

Table 1.1




International EUR-12  
traffic activity in the  
first quarter of 1986

Tableau 1.1

Activité du transport  
international EUR-12,  
premier trimestre 1986

Tabelle 1.1

Beschäftigung im grenzüber-  
schreitenden EUR-12-Verkehr  
im ersten Quartal 1986

Activity Activité Q1 86 Beschäftigung				Total Total Insgesamt
Tonnage moved Tonnage transporté Beförderungsleistung Mio ton. (1)	49.7	16.6	41.3	107.6
Tonnage evolution Evolution du tonnage Verkehrsentwicklung Q1 86/85 (2)	+ 4.0 %	- 4.0 %	+ 4.8 %	+ 3.0 %
Modal split Répartition modale Verkehrsanteil nach Verkehrszweigen Q1 86	46.2 %	15.4 %	38.4 %	100.0 %
Modal split evolution Evolution part modale Entwicklung der Verkehrsanteile Q1 86/85	+ 0.4	- 1.1	+ 0.7	--

(1)

Total international  
intra EUR-12 traffic of  
goods in Mio tonnes ex-  
cluding the relations  
B-L and L-B.

Il s'agit du tonnage total  
en Mio tonnes, du trafic  
international intracommunautaire  
de marchandises EUR-12, à l'exception des  
relations B-L et L-B.

Gesamter innergemeinschaftlicher  
EUR-12-Güterverkehr  
in Mio t ohne die Verkehrs-  
beziehungen B-L und L-B.

(2)

Because of the strong  
seasonality of traffic  
its evolution is moni-  
tored by comparing the  
results of a quarter  
with the same quarter  
of the previous year.

Vu l'importance des varia-  
tions saisonnières, l'obser-  
vation de l'évolution du  
trafic se fait en comparant  
les résultats d'un trimes-  
tre à ceux du trimestre  
correspondant de l'année  
précédente.

Wegen der starken Saison-  
abhängigkeit des Verkehrs  
werden bei der Beobachtung  
der Verkehrsentwicklung die  
Quartalergebnisse jeweils  
mit dem entsprechenden  
Quartal des Vorjahres  
verglichen.

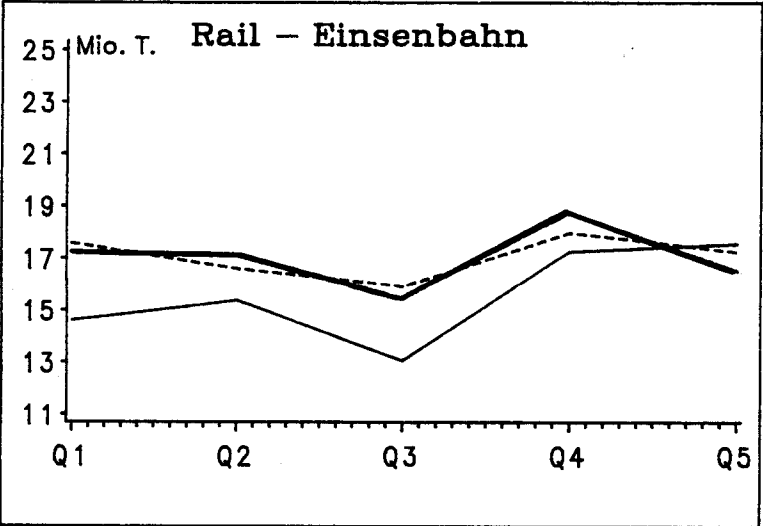
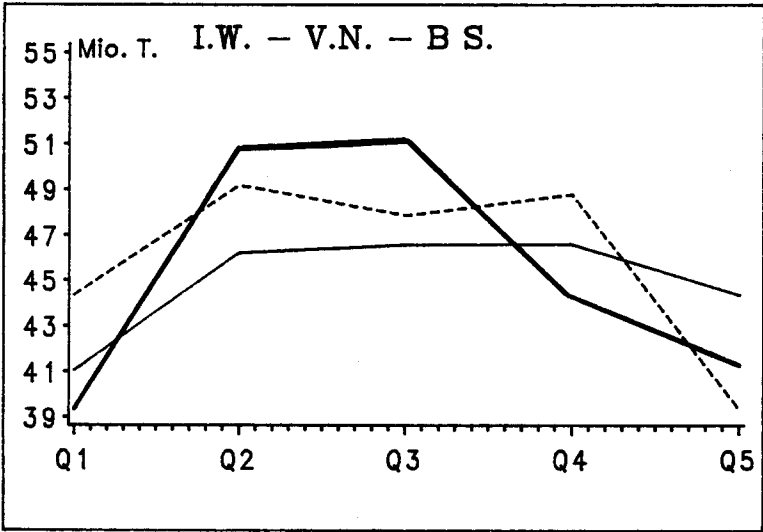
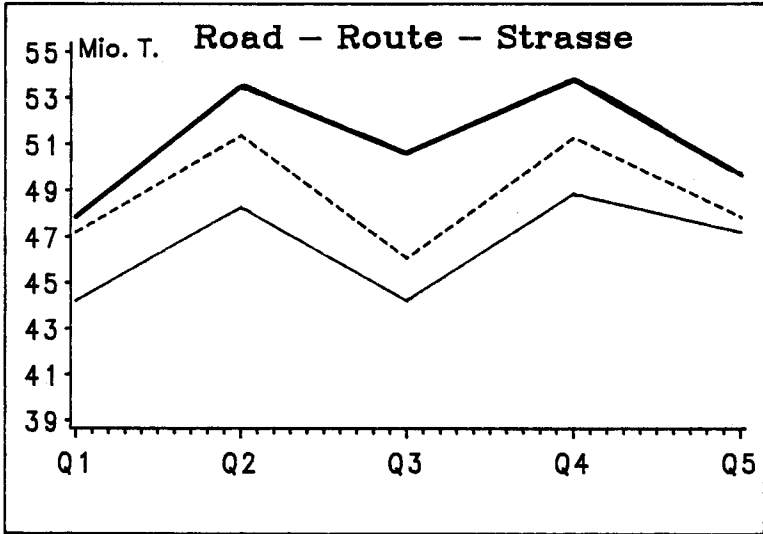


Fig. 1.1  
Graphic representation of the evolution of EUR-12 quarterly tonnages by mode of transport.

Graph. 1.1  
Représentation graphique de l'évolution des tonnages EUR-12 trimestriels par mode de transport.

Schaubild 1.1  
Graphische Darstellung der Entwicklung des vierteljährlichen EUR-12-Verkehrsaufkommens nach Verkehrszweigen.

1985 = —————  
1984 = - - - - -  
1983 = —————

Q5 = Q1 of the following year  
Q5 = Q1 de l'année suivante  
Q5 = Q1 des darauffolgenden Jahres

Table 1.2

Traffic evolution by mode (in percentage)

Tableau 1.2

Evolution du trafic par mode (en pourcentage)

Tabelle 1.2

Verkehrsentwicklung nach Verkehrszweigen (%)




	$\frac{Q1\ 85}{Q1\ 84}$	$\frac{Q2\ 85}{Q2\ 84}$	$\frac{Q3\ 85}{Q3\ 84}$	$\frac{Q4\ 85}{Q4\ 84}$	$\frac{Q1\ 86}{Q1\ 85}$
	+ 1.4	+ 4.1	+ 9.9	+ 4.9	+ 4.0
	- 1.9	+ 3.0	- 2.7	+ 4.4	- 4.0
	-11.2	+ 3.4	+ 7.1	- 9.3	+ 4.8
All modes 3 modes Zusammen	- 4.3	+ 3.7	+ 6.8	- 1.0	+ 3.0

Figure 1.2

Graphic representation of growth rates by mode

Road ———  
Rail - - - - -  
I.W. ———

Graphique 1.2

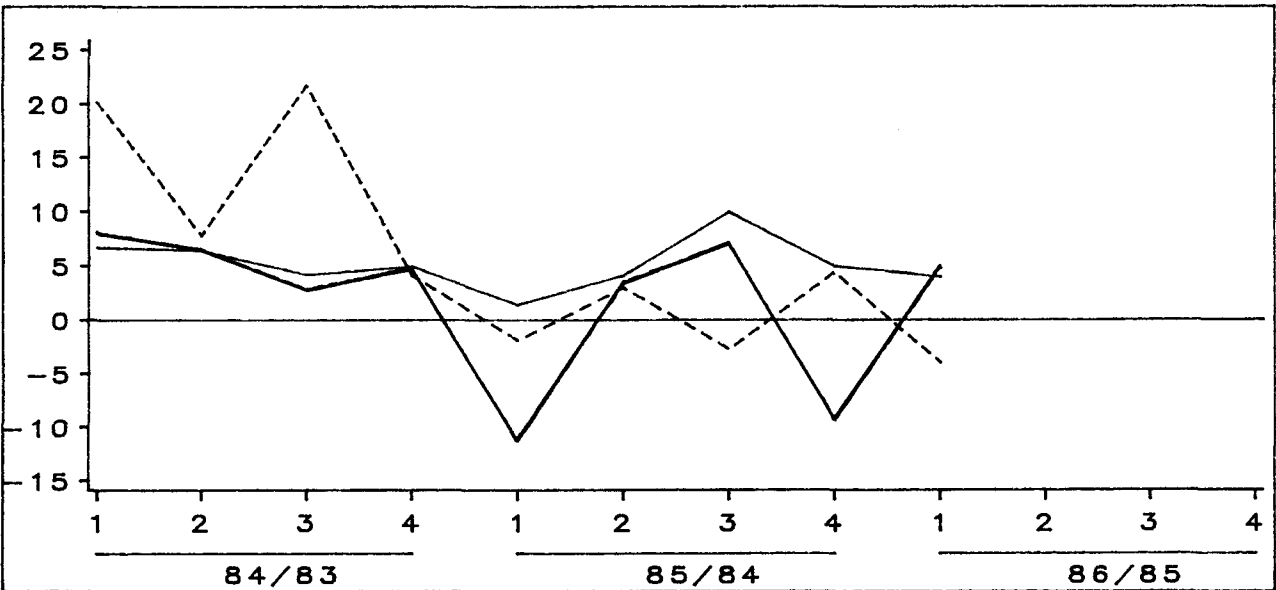
Représentation graphique des taux de croissance par mode

Route ———  
Rail - - - - -  
Navigation Intér. ———

Schaubild 1.2

Graphische Darstellung der Wachstumsraten nach Verkehrszweigen

Straße ———  
Schiene - - - - -  
Binnenschifffahrt ———









International Intra-EUR 12 road activity

Table 2.1 : . tonnages moved - Q1 86 - in thousand tonnes  
          . evolution Q1 86/Q1 85 - in %  
          . N = not available  
          . Belgium and Luxembourg are combined as several statistical data  
            come from foreign trade sources. That excludes from the table  
            the tonnages moved between B-L.

Activité de transport par route - Trafic international intra EUR-12

Tableau 2.1 : . tonnages transportés - Q1 86 - en milliers de tonnes  
              . évolution Q1 86/Q1 85 - en %  
              . N = non disponible  
              . Belgique et Luxembourg ont été combinés puisqu'une partie  
                substantielle des données statistiques proviennent de sources du  
                Commerce Extérieur. Ceci exclut des résultats les tonnages  
                transportés entre B et L.

Beschäftigung im Grenzüberschreitende Straßenverkehr - EUR-12

Tabelle 2.1 : . beförderte Gütermenge - Q1 86 - in 1000 t.  
              . Entwicklung Q1 86/Q1 85 - in %.  
              . N = keine Angaben  
              . Belgien und Luxembourg werden zusammengefaßt, da der größte Teil  
                der statistischen Daten aus Außenhandelsquellen stammt. Daher  
                ist der Verkehr zwischen B und L in der Tabelle nicht enthalten.

Table 2.1

Tableau 2.1

Tabelle 2.1

To/vers/ From/ de/von	D	F	I	NL	F/L	UK	IRL	DK	GR	E	P	EUR 12
D '000 ton %	<del>2764 + 5</del>	<del>2764 + 5</del>	1653 + 5	3996 0	2413 - 7	309 -10	15 + 2	566 + 3	83 + 3	230 +21	45 +34	12073 + 0.4
F '000 ton %	<del>3011 + 6</del>	<del>1564 + 4</del>	1564 + 4	831 + 6	2929 + 6	571 + 2	11 +17	79 + 3	19 -14	803 + 5	53 + 8	9869 + 5.2
I '000 ton %	1496 + 4	<del>1282 +10</del>	<del>204 + 9</del>	204 + 9	203 + 1	337 0	14 +10	47 +12	15 -62	126 +21	30 + 8	3754 + 5.7
NL '000 ton %	4198 + 6	1262 + 5	598 +11	<del>2250 0</del>	2250 0	239 +20	16 +23	141 +11	15 -44	104 +20	21 +50	8844 + 5.0
RL '000 ton %	2732 + 7	4048 +11	384 +15	2791 - 3	<del>158 + 1</del>	236 - 8	20 + 3	85 +12	18 -13	79 - 1	15 0	10406 + 5.5
UK '000 ton %	221 + 2	381 - 1	295 + 4	101 0	158 + 1	<del>178 N</del>	178 N	52 -12	1 -86	48 N	6 N	1440 + 0.1
IRL '000 ton %	17 - 5	28 +29	28 +75	11 -21	13 -13	101 -23	<del>5 - 5</del>	2 - 7	0 0	2 N	0 N	202 - 8.4
DK '000 ton %	587 - 5	79 + 6	68 +21	64 - 5	37 +15	124 - 4	5 - 5	<del>3 -19</del>	8 + 3	10 +28	3 +107	984 - 1.8
GR '000 ton %	79 -15	15 -25	17 -39	13 -50	7 +30	4 -30	0 0	3 -19	<del>0 -48</del>	0 -48	0 0	139 - 24.1
E '000 ton %	271 +33	926 +15	197 +25	128 +27	75 + 2	104 N	5 N	11 +16	0 -36	<del>88 N</del>	88 N	1805 + 16.4
P '000 ton %	26 + 4	64 + 8	22 + 4	16 +33	14 +18	5 N	0 N	2 + 6	0 0	56 N	<del>206 + 6.7</del>	206 + 6.7
EUR 12	12638 + 5.7	10850 + 8.5	4825 + 6.7	8155 - 0.3	8099 - 0.2	2030 - 2.2	263 + 2.4	989 + 4.1	158 -22.7	1459 + 8.7	260 +11.1	49726 + 4.0

- 2.1 .Inquiry Survey  
 .Enquête de Conjoncture  
 .Konjunkturerhebung

#### 2.1.0 Introductionary Note

The main objective in introducing Opinion Surveys with road operators is to obtain information on the market of international transport before the "official" statistics become available.

The surveys are based on the results of an inquiry carried out in each Member State by a specialized institute.

Each haulier questioned has to answer the different questions with reference to what he considers as a normal activity level :

- higher than normal (+),
- lower than normal (-),
- normal (=).

The "balance of opinions" (S) represents the difference between the percentage number of hauliers who declare that the level of activity is higher than normal and the percentage number of those who think that activity is lower than normal. The results of TIS do not represent historical data but indicate tendencies.

The report gives aggregate results at EUR-10 level. For detailed information, hauliers can refer to the Institutes listed in annex.

#### 2.1.0 Note d'introduction

L'organisation d'enquêtes de conjoncture auprès des transporteurs routiers a pour objectif principal d'obtenir auprès des opérateurs des informations sur le marché des transports internationaux de marchandises avant même que les statistiques "officielles" ne soient disponibles. Les enquêtes sont menées dans chaque Etat membre par un Institut spécialisé. Les transporteurs interrogés jugent, chaque trimestre, si, par rapport à un niveau de référence normal,

- le niveau d'activité a été plus élevé (+),
- le niveau d'activité a été plus faible (-),
- le niveau d'activité a été normal (=).

Le solde global d'opinions (S) représente la différence entre le pourcentage de (+) et le pourcentage de (-). Les résultats de l'enquête ne sont donc pas des données statistiques mais indiquent plutôt des tendances.

Le rapport qui suit cumule les résultats au niveau EUR-10. Des informations plus détaillées sont disponibles auprès des Instituts chargés des enquêtes (voir liste en annexe).

#### 2.1.0 Einleitung

Mit Meinungsumfragen bei Straßenverkehrsunternehmen sollen vor allem Marktinformationen über den grenzüberschreitenden Verkehr beschafft werden, bevor die "offiziellen" Statistiken vorliegen.

Die Berichte beruhen auf den Ergebnissen einer Umfrage, die ein Spezialinstitut in jedem Mitgliedstaat durchführt.

Die Verkehrsunternehmen werden befragt, ob ihre Beschäftigung

- höher als normal (+) ist,
- niedriger als normal (-) ist oder
- normal ist.

Der "Meinungssaldo" (S) ist der Unterschied zwischen dem Anteil der Unternehmen mit höherer als normaler Beschäftigung und dem Anteil der Unternehmen mit niedriger als normaler Beschäftigung. Die Ergebnisse der Umfragen sind daher keine statistischen Daten, sondern geben Tendenzen wieder.

Der folgende Bericht faßt die Ergebnisse auf EUR-10-Ebene zusammen.

Detailliertere Ergebnisse sind bei den im Anhang aufgeführten Instituten erhältlich.

- 2.1.1 .Summary of activity indicators (see tables 2.3 and 2.4)  
 .Synthèse des indicateurs d'activité (voir tableaux 2.3 et 2.4)  
 .Zusammenfassende Darstellung der Beschäftigungsindikatoren  
 (siehe Tabellen 2.3 und 2.4)


EUR-10 	Aggregate balance of opinions (in %) Soldes globaux d'opinions (en %) Gesamter Meinungssaldo (%)			
	Q2 86/Q2 85	Q2 86/Q1 86	Q3 86/Q3 85	Q3 86/Q2 86
Actual activity Réalisation d'activité tatsächliche ——— Beschäftigung	- 1	+ 12		
Forecast of activity Prévision d'activité erwartete - - - - - Beschäftigung			+ 5	- 8
Utilisation of rolling stock Utilisation du matériel roulant Auslastung der Fahrzeuge ———	- 5	+ 7		

Figure 2.1

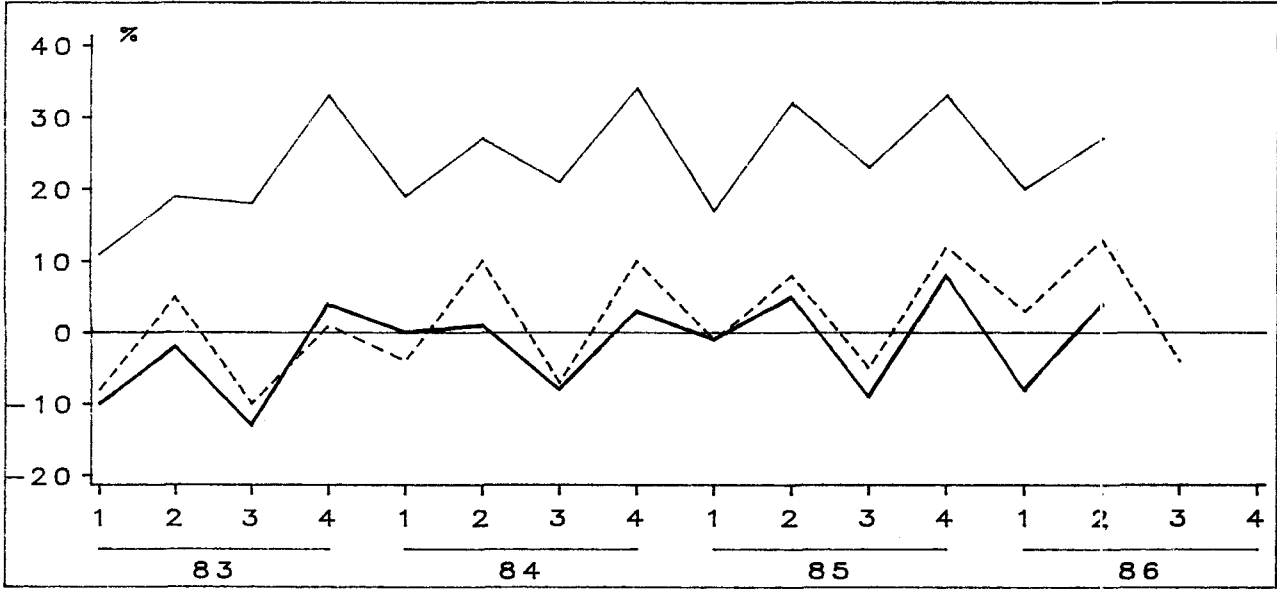
Graphique 2.1

Schaubild 2.1

Activity indicators

Indicateurs d'activité

Beschäftigungsindikatoren



ACTIVITY / ACTIVITE / BESCHAEFTIGUNG													Q2 / 1986				
TAB.2.3													Q3 / 1986				
FORECAST / PREVISIONS / VORAUSSCHAETZUNG																	
		1 9 8 3				1 9 8 4				1 9 8 5				1 9 8 6			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
DEUTSCHLAND	+	23	24	21	23	22	20	21	21	23	21	20	25	22	27	15	
	=	48	45	48	53	56	54	52	55	51	62	55	55	55	54	70	
	-	29	31	31	24	22	26	27	24	26	17	25	20	23	19	15	
	S	-6	-7	-10	-1		-6	-6	-3	-3	4	-5	5	-1	8		
FRANCE	+	14	15	11	17	18	18	17	17	17	16	13	14	15	16	12	
	=	43	49	47	51	53	55	51	57	54	53	62	60	57	59	68	
	-	43	36	42	32	29	27	32	26	29	31	25	26	28	25	20	
	S	-29	-21	-31	-15	-11	-9	-15	-9	-12	-15	-12	-12	-13	-9	-8	
ITALIA	+	14	15	17	23	16	19	16	16	14	19	21	25	14	22	35	
	=	45	54	47	49	53	48	47	55	46	53	52	53	43	51	46	
	-	41	31	36	28	31	33	37	29	40	28	27	22	43	27	19	
	S	-27	-16	-19	-5	-15	-14	-21	-13	-26	-9	-6	3	-29	-5	16	
NEDERLAND	+	31	37	26	40	31	34	22	35	36	44	16	43	33	32	8	
	=	44	44	38	42	49	48	38	32	43	40	40	41	44	54	61	
	-	25	19	36	18	20	18	40	33	21	16	44	16	23	14	31	
	S	6	18	-10	22	11	16	-18	2	15	28	-28	27	10	18	-23	
BELGIQUE-BELGIE	+	27	28	21	35	30	31	19	32	28	33	19	30	24	30	15	
	=	46	51	44	47	47	55	47	50	47	50	50	50	49	51	56	
	-	27	21	35	18	23	14	34	18	25	17	31	20	27	19	29	
	S		7	-14	17	7	17	-15	14	3	16	-12	10	-3	11	-14	
LUXEMBOURG	+	21	35	26	21	33	29	24	25	27	72	24	91	28	64	29	
	=	52	49	52	61	44	47	51	47	59	21	15	9	45	30	22	
	-	27	16	22	18	23	24	25	28	14	7	61		27	6	49	
	S	-6	19	4	3	10	5	-1	-3	13	65	-37	91	1	58	-20	
UNITED KINGDOM	+	23	24	20	26	21	24	20	29	25	23	17	24	22	24	19	
	=	61	63	63	66	66	65	72	64	64	64	65	65	58	62	68	
	-	16	13	17	8	13	11	8	7	11	13	18	11	20	14	13	
	S	7	11	3	18	8	13	12	22	14	10	-1	13	2	10	6	
IRELAND	+	21	23	23	21	13	16	21	33	29	27	14	15	17	16	18	
	=	47	50	60	60	68	67	67	53	43	51	77	77	68	72	77	
	-	32	27	17	19	19	17	12	14	28	22	9	8	15	12	5	
	S	-11	-4	6	2	-6	-1	9	19	1	5	5	7	2	4	13	
DANMARK	+	26	19	19	29	21	24	22	26	16	32	29	27	24	25	17	
	=	66	65	64	64	62	65	65	68	77	60	57	59	55	61	68	
	-	8	16	17	7	17	11	13	6	7	8	14	14	21	14	15	
	S	18	3	2	22	4	13	9	20	9	24	15	13	3	11	2	
HELLAS	+	19	32	24	29	27	23	22	23	26	23	22	23	17	30	30	
	=	39	39	43	43	45	49	48	54	53	49	47	51	40	40	28	
	-	42	29	33	28	28	28	30	23	21	28	31	26	43	30	42	
	S	-23	3	-9	1	-1	-5	-8		5	-5	-9	-3	-26		-12	
EUR-10	+	21	24	19	26	23	23	20	25	23	26	18	26	20	24	17	
	=	48	50	49	52	54	55	52	53	53	53	55	56	52	56	62	
	-	31	26	32	22	23	22	28	22	24	21	27	18	28	20	21	
	S	-10	-2	-13	4		1	-8	3	-1	5	-9	8	-8	4	-4	
% ENTERPRISES + : INCREASE / AUGMENTATION / STEIGERUNG																	
% ENTREPRISES = : STABLE / STABLE / GLEICH																	
% UNTERNEHMEN - : DECREASE / DIMINUTION / RUECKGANG																	
S : BALANCE / SOLDE D OPINONS / MEINUNGSSALDO (+) - (-)																	

TAB.2.4		UTILISATION OF ROLLING STOCK UTILISATION DU MATERIEL ROULANT AUSNOETZUNG DER FAHRZEUGE																Q2 / 1986			
		1 9 8 3				1 9 8 4				1 9 8 5				1 9 8 6							
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4				
DEUTSCHLAND	+	27	31	27	33	34	35	29	36	34	39	32	41	35	38						
	=	51	51	51	50	50	48	51	47	51	50	49	49	54	50						
	-	22	18	22	17	16	17	20	17	15	11	19	10	11	12						
	S	5	13	5	16	18	18	9	19	19	28	13	31	24	26						
FRANCE	+	22	29	27	30	23	24	21	27	25	28	30	29	27	32						
	=	41	37	43	44	45	50	52	50	45	46	49	52	50	44						
	-	37	34	30	26	32	26	27	23	30	26	21	19	23	24						
	S	-15	-5	-3	4	-9	-2	-6	4	-5	2	9	10	4	8						
ITALIA	+	11	14	22	36	21	18	19	20	11	14	29	23	20	21						
	=	54	69	57	49	44	56	63	64	52	65	54	60	66	55						
	-	35	17	21	15	35	26	18	16	37	21	17	17	14	24						
	S	-24	-3	1	21	-14	-8	1	4	-26	-7	12	6	6	-3						
NEDERLAND	+	42	63	51	69	65	80	66	78	64	77	46	67	62	79						
	=	46	30	40	30	27	19	30	21	27	22	46	31	28	20						
	-	12	7	9	1	8	1	4	1	9	1	8	2	10	1						
	S	30	56	42	68	57	79	62	77	55	76	38	65	52	78						
BELGIQUE-BELGIE	+	48	57	54	57	60	59	48	59	55	64	50	56	46	56						
	=	40	33	37	36	33	34	43	36	36	32	41	38	40	41						
	-	12	10	9	7	7	7	9	5	9	4	9	6	14	3						
	S	36	47	45	50	53	52	39	54	46	60	41	50	32	53						
LUXEMBOURG	+	38	39	38	42	48	46	39	32	42	94	25	84	73	92						
	=	53	58	49	55	48	54	58	55	45	6	75	12	19	8						
	-	9	3	13	3	4		3	13	13			4	8							
	S	29	36	25	39	44	46	36	19	29	94	25	80	65	92						
UNITED KINGDOM	+	60	69	61	69	66	68	74	84	67	78	50	73	85	34						
	=	30	20	27	24	16	28	22	14	27	20	30	20	15	55						
	-	10	11	12	7	18	4	4	2	6	2	20	7		11						
	S	50	58	49	62	48	64	70	82	61	76	30	66	85	23						
IRELAND	+	37	49	43	86	41	35	52	78	51	41	54	76	46	47						
	=	39	30	41	8	21	42	30	19	23	49	37	19	54	30						
	-	24	21	16	6	38	23	18	3	26	10	9	5		23						
	S	13	28	27	80	3	12	34	75	25	31	45	71	46	24						
DANMARK	+	55	44	46	57	44	52	50	56	41	52	45	45	37	47						
	=	37	43	43	39	47	43	42	40	51	40	45	48	46	43						
	-	8	13	11	4	9	5	8	4	8	8	10	7	17	10						
	S	47	31	35	53	35	47	42	52	33	44	35	38	20	37						
HELLAS	+	17	15	25	35	32	31	34	37	21	24	25	41	14	18						
	=	41	50	41	49	36	51	34	40	54	55	44	36	36	40						
	-	42	35	34	16	32	18	32	23	25	21	31	23	50	42						
	S	-25	-20	-9	19		13	2	14	-4	3	-6	18	-36	-24						
EUR-10	+	34	38	37	46	39	42	37	46	36	45	38	44	37	42						
	=	43	43	44	41	41	43	47	42	45	42	47	45	46	43						
	-	23	19	19	13	20	15	16	12	19	13	15	11	17	15						
	S	11	19	18	33	19	27	21	34	17	32	23	33	20	27						
		% ENTERPRISES + : INCREASE / AUGMENTATION / STEIGERUNG % ENTREPRISES = : STABLE / STABLE / GLEICH % UNTERNEHMEN - : DECREASE / DIMINUTION / RUECKGANG S : BALANCE / SOLDE D OPINONS / MEINUNGSSALDO (+) - (-)																			

2.1.2 Summary of economic indicators (see tables 2.5, 2.6, 2.7)  
 Synthèse des indicateurs économiques (voir tableaux 2.5, 2.6, 2.7)  
 Zusammengefaßte Wirtschaftsindikatoren (siehe Tabellen 2.5, 2.6 und 2.7)

<div> <div>EUR-10 Huliers</div> <div>Transporteurs</div> <div>Verkehrsunternehmen</div> </div>	<div>Aggregate balance of opinions (in %)</div> <div>Soldes globaux d'opinions (en %)</div> <div>Gesamter Meinungssaldo (%)</div>	
	Q2 86/Q2 85	Q2 86/Q1 86
<div>having recruited drivers</div> <div>ayant recrut des conducteurs</div> <div>die Fahrer eingestellt haben</div> <div>_____</div>	- 1	+ 1
<div>having liquidity problems</div> <div>ayant des difficults de trsorerie</div> <div>die Liquidittsschwierigkeiten</div> <div>meldeten</div> <div>- - - - -</div>	- 6	0
<div>having made investments</div> <div>ayant ralis des investissements</div> <div>die Investitionen ttigten</div> <div>_____</div>	+ 1	- 1

Figure 2.2

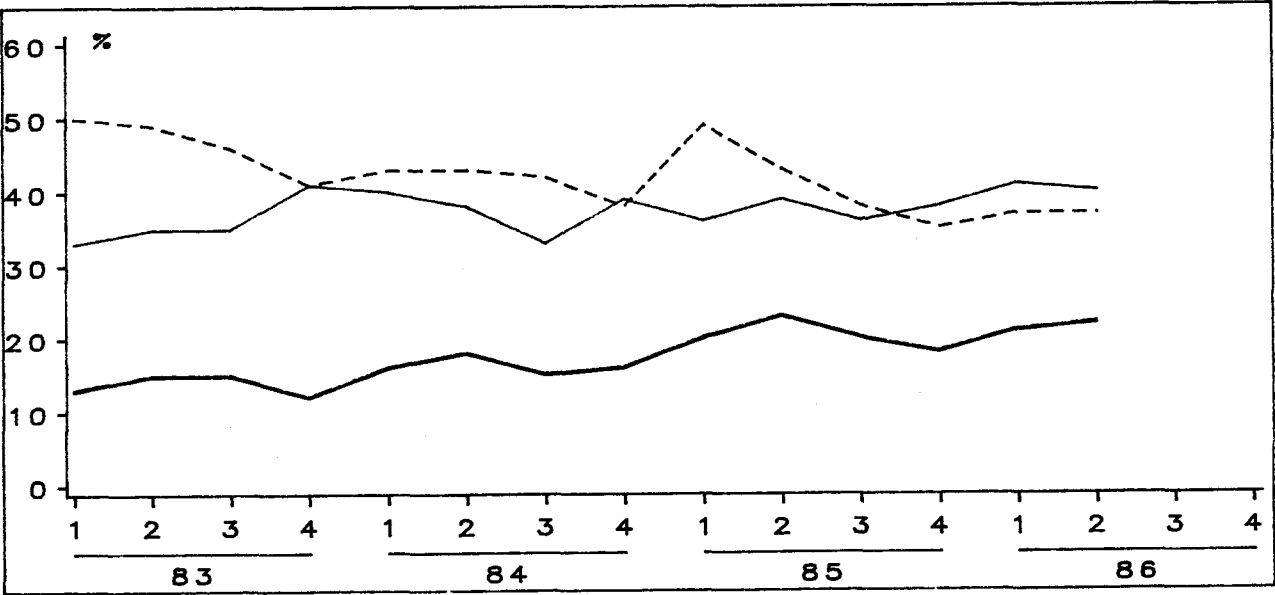
Graphique 2.2

Schaubild 2.2

Economic indicators

Indicateurs économiques

Wirtschaftsindikatoren





<div> <div>% OF FIRMS INDICATING HAVING RECRUITED DRIVERS</div> <div>TAB.2.5 % D ENTREPRISES AYANT RECRUTE DES CONDUCTEURS</div> <div>% DER UNTERNEHMEN DIE FAHREREINSTELLUNGEN MELDEN</div> </div> <div>Q2 / 1986</div>																			
	1 9 8 3				1 9 8 4				1 9 8 5				1 9 8 6						
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4			
DEUTSCHLAND	6	5	8	5	4	8	5	5	8	7	9	8	7	8					
FRANCE	6	3	3	3	5	9	5	3	6	5	4	5	6	4					
ITALIA	17	25	19	20	15	19	17	17	16	18	22	18	21	24					
NEDERLAND	15	25	18	16	32	28	26	27	35	46	35	36	33	51					
BELGIQUE-BELGIE	18	22	21	15	23	28	21	18	29	31	27	23	26	28					
LUXEMBOURG	42	35	44	28	38	38	24	16	58	44	58	40	54	48					
UNITED KINGDOM	18	26	25	22	20	28	20	33	33	35	26	25	28	30					
IRELAND	21	15	27	24	26	20	43	35	38	34	35	24	45	33					
DANMARK	10	13	15	12	25	20	16	16	24	38	29	21	30	27					
HELLAS	29	28	25	19	22	22	22	20	24	14	28	22	21	25					
EUR-10	13	15	15	12	16	18	15	16	20	23	20	18	21	22					

% OF FIRMS HAVING LIQUIDITY PROBLEMS % D ENTREPRISES AYANT DES DIFFICULTES DE TRESORERIE % DER UNTERNEHMEN DIE LIQUIDITAETSSCHWIERIGKEITEN MELDEN																				Q2 / 1986			
	1 9 8 3				1 9 8 4				1 9 8 5				1 9 8 6										
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4							
DEUTSCHLAND	31	26	29	20	18	23	22	17	19	21	17	20	17	27									
FRANCE	64	65	59	59	59	57	53	50	65	61	53	49	52	48									
ITALIA	76	76	68	63	72	66	63	64	70	67	53	44	56	54									
NEDERLAND	13	6	7	3	6	3	3	2	4	6	3	3	6	3									
BELGIQUE-BELGIE	27	26	21	21	21	14	20	15	18	22	20	18	16	13									
LUXEMBOURG	27	16	19	15	23	17	43	45	42				8										
UNITED KINGDOM	49	44	42	41	46	47	33	38	33	29	28	35	33	36									
IRELAND	59	55	42	43	40	45	44	32	54	45	40	25	44	43									
DANMARK	20	19	17	6	16	8	9	6	12	6	8	7	10	9									
HELLAS	72	68	76	67	60	57	59	61	56	54	57	55	65	61									
EUR-10	50	49	46	41	43	43	42	38	49	43	38	35	37	37									

% OF FIRMS HAVING MADE INVESTMENTS TAB.2.7 % D ENTREPRISES AYANT REALISE DES INVESTISSEMENTS % DER UNTERNEHMEN DIE DURCHFUEHRUNG INVESTITIONEN MELDEN																			
1 9 8 3					1 9 8 4					1 9 8 5					1 9 8 6				
1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4	
DEUTSCHLAND	34	44	39	52	42	42	34	40		33	38	41	41		52		47		
FRANCE	29	29	29	34	35	32	28	31		31	33	26	30		36		33		
ITALIA	18	24	25	34	24	33	23	31		25	26	35	28		27		34		
NEDERLAND	41	47	44	44	58	66	55	52		51	56	51	60		56		60		
BELGIQUE-BELGIE	42	40	42	46	41	42	36	44		47	41	41	41		52		40		
LUXEMBOURG	38	20	47	39	33	31	46	45		54	53	42	44		62		52		
UNITED KINGDOM	49	67	68	65	71	74	62	75		69	73	66	69		50		61		
IRELAND	31	24	44	46	55	36	49	44		53	51	37	42		46		40		
DANMARK	43	51	51	55	53	52	52	57		54	59	59	51		55		55		
HELLAS	42	34	34	37	42	22	37	36		31	26	25	38		26		33		
EUR-10	33	35	35	41	40	38	33	39		36	39	36	38		41		40		

## 2.2 Cost Indices-Road 1.7.86

### 2.2.1 Coverage

Cost indices surveys are conducted in seven countries : D, F, NL, B/L, UK, DK. The German, Dutch and Belgian/Luxembourg surveys have given a breakdown of the cost factors by geographical relation. The indices relate to the international transport of goods by road between Member States.

### 2.2.2 Methodology

Indices for fuel are shown separately as allowance is made for the differences in cost of fuel estimated to be bought in each Member State. The indices for the other cost factors are based on the costs in the country of the hauliers.

## 2.2 Indices de coût-Route 1.7.86

### 2.2.1 Couverture

Les enquêtes sur les indices de coût sont effectuées dans sept pays: D, F, NL, B/L, UK et DK. Les enquêtes concernant D, NL et B/L présentent une ventilation des facteurs de coût par relation géographique. Les indices portent sur le trafic international intracommunautaire de marchandises par route.

### 2.2.2 Méthodologie

Les indices du carburant sont présentés séparément pour laisser apparaître les différences de coût du carburant entre Etats membres. Les indices des autres facteurs de coûts sont fondés sur les coûts observés dans le pays des transporteurs.

## 2.2 Kostenindizes für den Straßenverkehr 1.7.86

### 2.2.1 Erfassungsbereich

Kostenindexerhebungen werden in sieben Ländern durchgeführt: D, F, NL, B/L, UK, DK. Bei den Erhebungen in D, NL und B/L werden die Kostenfaktoren nach geographischen Verkehrsbeziehungen aufgeschlüsselt. Die Indizes gelten für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten.

### 2.2.2 Erhebungsverfahren

Die Kraftstoffkostenindizes werden gesondert aufgeführt, um die unterschiedlichen Kraftstoffkosten bei dem davon ausgegangen wird, daß ihn die Verkehrsunternehmen im eigenen Land kaufen, sichtbar zu machen. Die übrigen Kostenindizes beruhen auf den Kosten, die im Herkunftsland der Verkehrsunternehmen entstehen.

Tab. 2.8 : Total cost indices in ECU / Indice des coûts totaux en ECU / Gesamtkostenindizes in ECU

	1.1.80	1.1.81	1.7.81	1.1.82	1.7.82	1.1.83	1.7.83	1.1.84	1.7.84	1.1.85	1.7.85	1.1.86	1.7.86
D	84.7	89.6	95.8	100.0	105.9	109.0	110.2	112.2	113.9	115.5	115.6	119.0	115.8
F	77.8	89.8	98.2	100.0	102.6	108.5	110.0	111.3	116.1	120.1	121.7	124.2	
NL	84.5	88.3	92.1	100.0	103.8	108.6	106.1	108.8	108.7	111.0	112.1	117.7	113.6
B/L				100.0	97.6	101.8	100.9	101.8	105.9	110.1	109.9	112.8	109.4
UK	68.5	96.8	101.7	100.0	108.5	100.4	110.9	111.7	111.8	111.9	127.5	114.1	
DK		88.8	96.1	100.0	100.1	110.2	107.8	108.2	112.2	118.4	117.2	117.1	

Tab. 2.9 : Fuel cost in ECU / Coût du carburant en ECU / Kraftstoffkosten in ECU

	1.1.80	1.1.81	1.7.81	1.1.82	1.7.82	1.1.83	1.7.83	1.1.84	1.7.84	1.1.85	1.7.85	1.1.86	1.7.86
D	72.7	81.9	90.7	100.0	100.2	105.5	98.3	102.5	99.1	109.7	104.1	105.2	74.5
F	70.9	89.8	98.6	100.0	102.3	111.8	106.8	106.6	111.7	118.7	119.9	114.0	
NL	75.1	82.3	90.1	100.0	101.7	105.3	96.7	103.3	95.3	99.5	96.9	98.2	66.5
B/L				100.0	98.0	104.6	99.2	101.2	99.8	105.5	102.8	102.1	76.9
UK	62.7	87.4	105.0	100.0	104.8	103.3	108.8	109.3	108.3	114.8	134.3	121.7	
DK		78.5	96.8	100.0	97.7	116.6	105.7	104.2	108.6	111.5	110.4	102.1	

Tab. 2.10 : Wages in ECU / Coûts des salaires en ECU / Lohnkosten in ECU

	1.1.80	1.1.81	1.7.81	1.1.82	1.7.82	1.1.83	1.7.83	1.1.84	1.7.84	1.1.85	1.7.85	1.1.86	1.7.86
D	85.2	90.4	96.9	100.0	107.9	111.0	115.6	116.5	120.8	121	123.7	127.4	133.2
F	82.2	91.1	95.7	100.0	105.4	110.0	116.4	116.8	121.1	124.3	127.5	136.5	129.0
NL	87.9	90.5	92.0	100.0	105.5	111.8	111.1	112.0	113.6	115.3	117.9	125.8	117.0
B/L	85.6	92.4	94.9	100.0	95.4	99.7	100.1	100.3	106.0	111.7	112.9	114.9	
UK	69.7	99.8	101.6	100.0	109.1	98.7	109.4	109.9	112.1	109.2	123.8	111.7	
DK		94.7	97.6	100.0	101.0	109.0	107.8	107.9	107.8	117.9	116.7	119.0	

Tab. 2.11 : Total cost indices in national currency  
Indice des coûts totaux en monnaie nationale  
Gesamtkostenindizes in Landeswährung

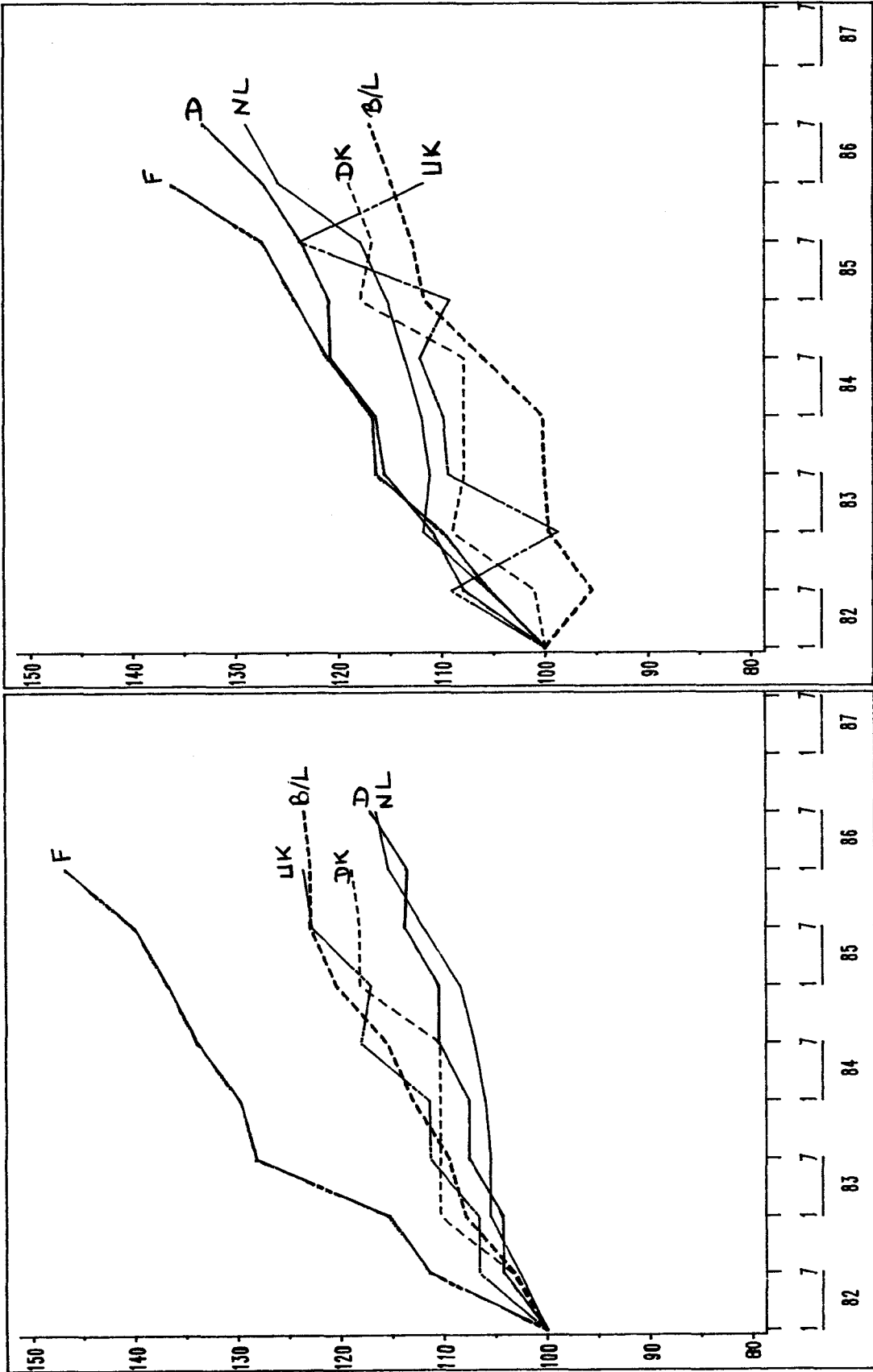
	1.1.80	1.1.81	1.7.81	1.1.82	1.7.82	1.1.83	1.7.83	1.1.84	1.7.84	1.1.85	1.7.85	1.1.86	1.7.86
D	86.3	94.6	98.8	100.0	102.3	102.4	102.5	103.5	104.2	105.5	106.4	106.0	101.8
F	73.0	86.3	94.8	100.0	108.5	113.8	121.1	123.7	128.3	132.3	134.1	133.6	
NL	86.6	92.5	96.4	100.0	101.1	102.5	100.8	103.0	102.4	104.3	106.4	107.8	102.6
B/L				100.0	105.6	110.2	110.4	114.6	115.3	118.7	119.7	120.6	115.4
UK	77.3	91.5	99.2	100.0	106.0	108.4	112.8	113.1	117.7	119.9	126.3	126.3	
DK		88.3	95.1	100.0	102.5	111.6	110.3	110.7	114.8	118.6	118.6	117.0	

Tab. 2.12 : Fuel cost in national currency  
Coût du carburant en monnaie nationale  
Kraftstoffkosten in Landeswährung

	1.1.80	1.1.81	1.7.81	1.1.82	1.7.82	1.1.83	1.7.83	1.1.84	1.7.84	1.1.85	1.7.85	1.1.86	1.7.86
D	74.1	86.5	93.6	100.0	96.8	99.1	91.4	94.6	90.7	100.2	95.9	93.7	65.5
F	66.5	86.2	95.1	100.0	108.2	117.2	117.6	118.5	123.5	130.6	132.1	122.6	
NL	77.0	86.2	94.4	100.0	99.0	99.4	91.9	97.8	89.8	93.5	92.0	90.0	60.1
B/L				100.0	106.1	113.3	108.6	113.9	108.8	113.8	112.0	109.2	81.1
UK	70.7	82.6	102.4	100.0	102.4	111.5	110.7	110.7	114.0	123.1	133.1	134.7	
DK		78.1	95.8	100.0	100.0	118.0	108.2	106.6	111.2	111.7	111.7	102.0	

Tab. 2.13 : Wages in national currency  
Coût des salaires en monnaie nationale  
Lohnkosten in Landeswährung

	1.1.80	1.1.81	1.7.81	1.1.82	1.7.82	1.1.83	1.7.83	1.1.84	1.7.84	1.1.85	1.7.85	1.1.86	1.7.86
D	86.7	95.4	100.0	100.0	104.3	104.3	107.6	107.6	110.5	110.5	113.8	113.5	117.1
F	77.2	87.5	92.3	100.0	111.4	115.3	128.2	129.8	133.9	136.8	140.4	146.8	
NL	90.1	94.8	96.3	100.0	102.7	105.5	105.5	106.0	107.0	108.4	111.9	115.3	116.5
B/L	83.2	92.2	94.2	100.0	103.2	107.9	109.5	113.0	115.5	120.4	122.9	122.9	123.5
UK	78.5	94.4	99.1	100.0	106.6	106.6	111.3	111.4	118.0	117	122.7	123.6	
DK		94.1	96.6	100.0	103.4	110.3	110.3	110.3	110.3	118.1	118.1	118.9	



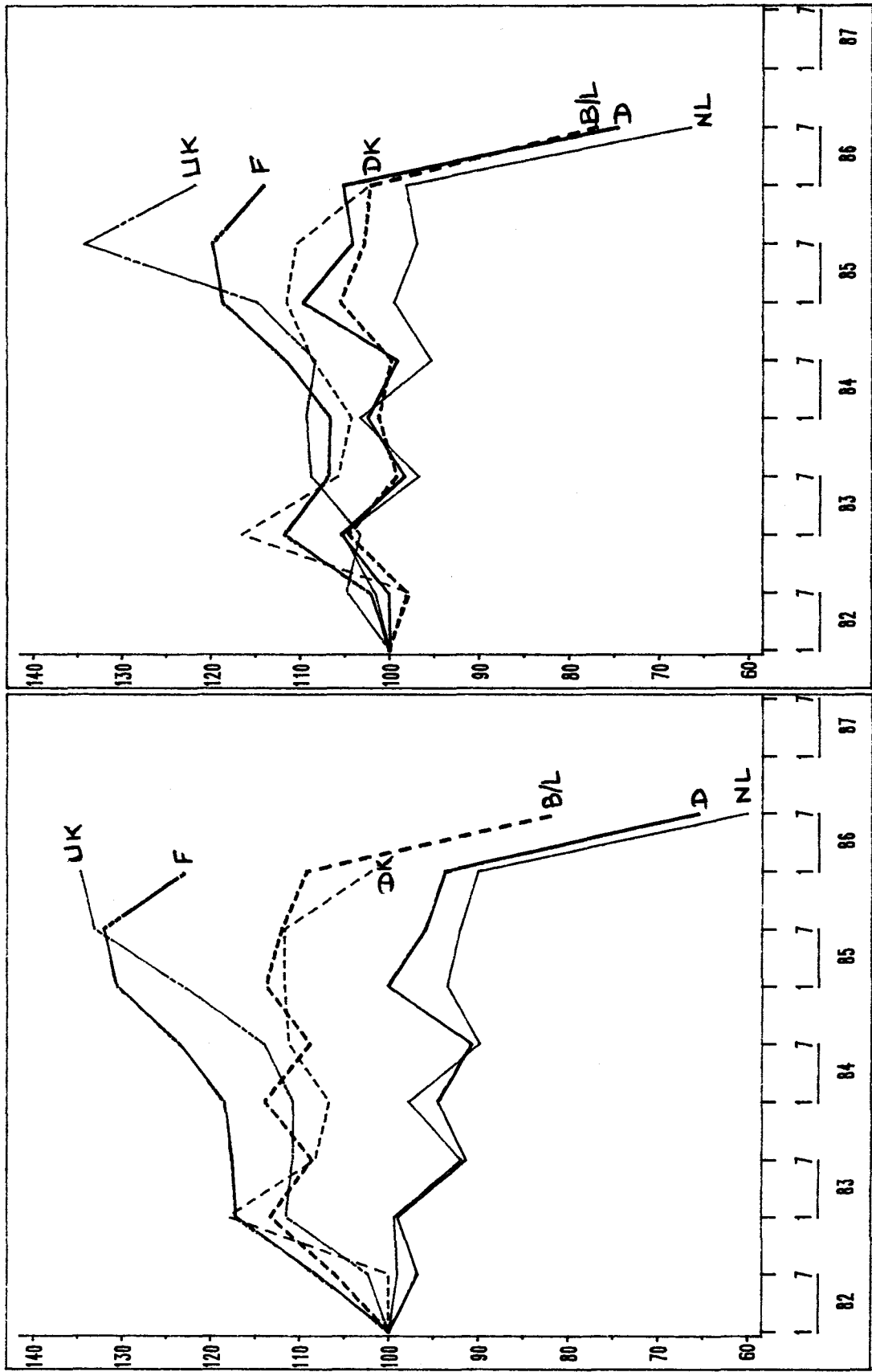


Fig. 2.5 Fuel costs in national currency  
 Graph. 2.5 Couts du carburant en monnaie nationale  
 Schaub. 2.5 Kraftstoffkosten in Landeswährung

Fig. 2.6 Fuel costs in ECU  
 Graph. 2.6 Couts du carburant en ECU  
 Schaub. 2.6 Kraftstoffkosten in ECU

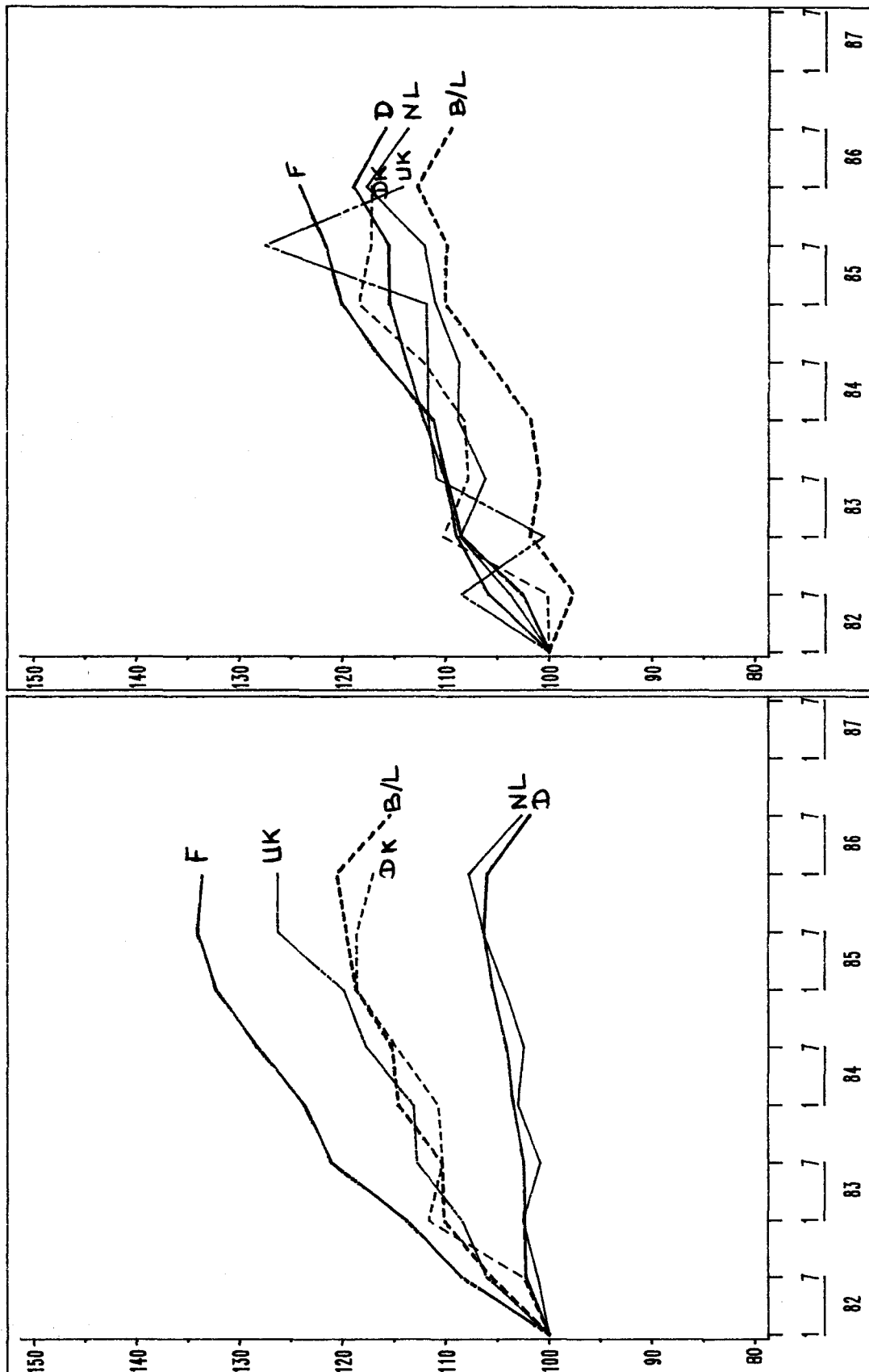


Fig. 2.7 Total costs in national currency  
 Graph. 2.7 Coutts totaux en monnaie nationale  
 Schaub. 2.7 Gesamtkosten in Landeswährung

Fig. 2.8 Total costs in ECU  
 Graph. 2.8 Coutts totaux en ECU  
 Schaub. 2.8 Gesamtkosten in ECU



## 2.3 Price Surveys-Road Q1 86

### 2.3.1 Coverage

Price surveys are being carried out in Germany, France, Italy, the Netherlands, Belgium/Luxembourg and Greece. The indices relate to the international transport of goods by road between Member States.

### 2.3.2 Methodology

The base point for the price indices results has been chosen as the third quarter of 1983, which was the first quarter available for Greece. In the calculations, the weighting factors used are tonne-kilometres relating to 1980.

## 2.3 Enquêtes sur les prix-Route Q1 86

### 2.3.1 Couverture

Des enquêtes sur les prix sont en cours en Allemagne, en France, en Italie, aux Pays-Bas, en Grèce et dans l'UEBL. Les indices portent sur le trafic international intracommunautaire de marchandises par route.

### 2.3.2 Méthodologie

La période de référence pour le calcul des indices de prix est le troisième trimestre de 1983, premier trimestre pour lequel des données sont disponibles pour la Grèce. Dans les calculs, les facteurs de pondération utilisés sont les tonnes-kilomètres de 1980.

## 2.3 Preiserhebungen für den Straßenverkehr Q1 86

### 2.3.1 Erfassungsbereich

Gegenwärtig werden Preiserhebungen in Deutschland, Frankreich, Italien, den Niederlanden, Belgien/Luxemburg und Griechenland durchgeführt. Die Indizes gelten für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten.

### 2.3.2 Erhebungsverfahren

Für die Preisindizes wurde das dritte Quartal 1983 als Basis gewählt, für das erstmals Zahlen aus Griechenland vorlagen. Bei den Berechnungen dienten Tonnenkilometer für das Jahr 1980 als Gewichtungsfaktoren.



TAB. 2.15 : Weighted average prices in ECU and in national currency (NC) . 1983-1986  
Indices des prix moyens en ECU et en monnaie nationale (NC) . 1983-1986  
Durchschnittspreise in ECU und in Landeswährung (NC) . 1983-1986

Country Pays Land	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
	1983				1984				1985				1986			
ECU																
D	98.7	99.7	100.0	102.0	102.7	103.3	103.3	103.6	104.9	104.3	105.6	107.2	108.3	108.3	108.3	108.3
F	102.6	98.0	100.0	101.3	102.5	105.1	105.3	105.8	108.6	108.3	109.9	111.2	111.8	108.3	108.3	108.3
I	98.3	100.7	100.0	95.7	105.1	103.2	112.5	107.1	108.0	108.3	105.9	105.3	104.6	108.3	108.3	108.3
NL	99.3	98.0	100.0	98.1	99.2	100.1	99.8	100.3	99.4	99.6	101.9	102.2	103.3	108.3	108.3	108.3
BL	92.1	95.3	100.0	97.5	94.0	92.1	95.1	98.2	98.8	91.6	103.2	100.9	100.9	108.3	108.3	108.3
GR	*****	*****	100.0	96.4	91.3	91.3	96.3	99.7	106.5	102.8	99.7	93.5	99.1	108.3	108.3	108.3
NC																
D	99.0	99.3	100.0	101.2	101.4	101.5	101.7	101.7	102.6	102.8	103.5	103.6	103.2	108.3	108.3	108.3
F	97.7	97.4	100.0	101.8	103.1	105.5	105.6	105.7	107.8	108.0	109.2	109.2	108.6	108.3	108.3	108.3
I	96.3	100.2	100.0	96.8	107.2	105.3	114.5	109.2	110.2	114.2	115.9	116.1	113.9	108.3	108.3	108.3
NL	98.5	98.0	100.0	97.7	98.6	99.1	99.0	99.3	98.3	99.0	100.5	99.6	99.2	108.3	108.3	108.3
BL	90.4	94.3	100.0	98.1	94.4	91.9	94.2	96.8	96.6	90.5	101.8	98.7	100.9	108.3	108.3	108.3
GR	*****	*****	100.0	102.0	101.4	105.2	111.8	119.4	128.0	132.3	136.1	155.8	172.5	108.3	108.3	108.3

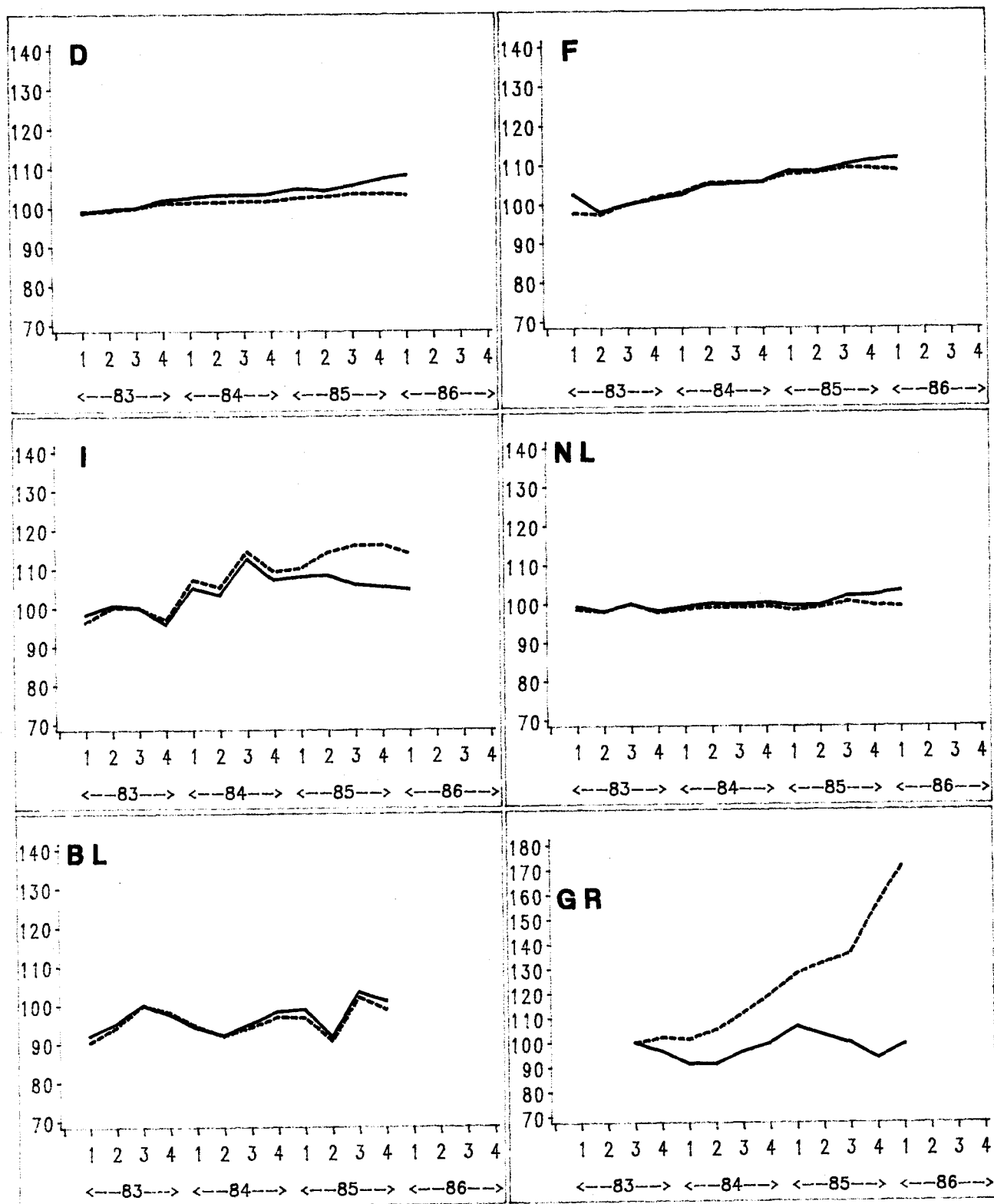


Fig. 2.10 Price indices by nationality of haulier.  
 Graph. 2.10 Indices de prix par nationalite de transporteur.  
 Schaub.2.10 Preisindizes nach Staatszugehorigkeit des Verkehrsunternehmens.

— ECU      - - - - National currency / monnaie nationale / Landeswahrung

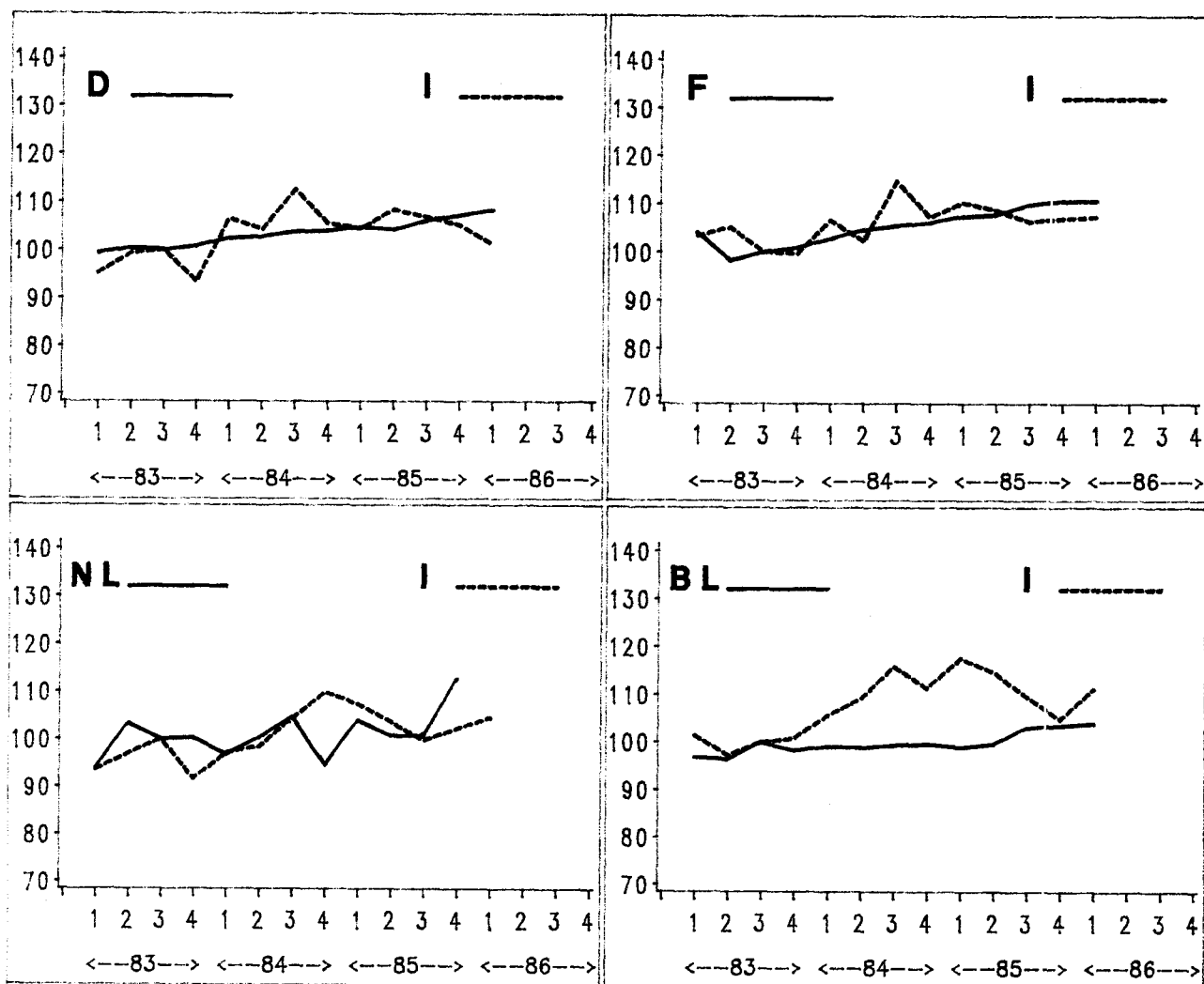


Fig. 2.10 Price indices developments by relations (in ECU)  
 Graph. 2.10 Evolution des indices de prix par relation (en ECU)  
 Schaub. 2.10 Preisindizesentwicklung nach Verkehrsbeziehungen (ECU)

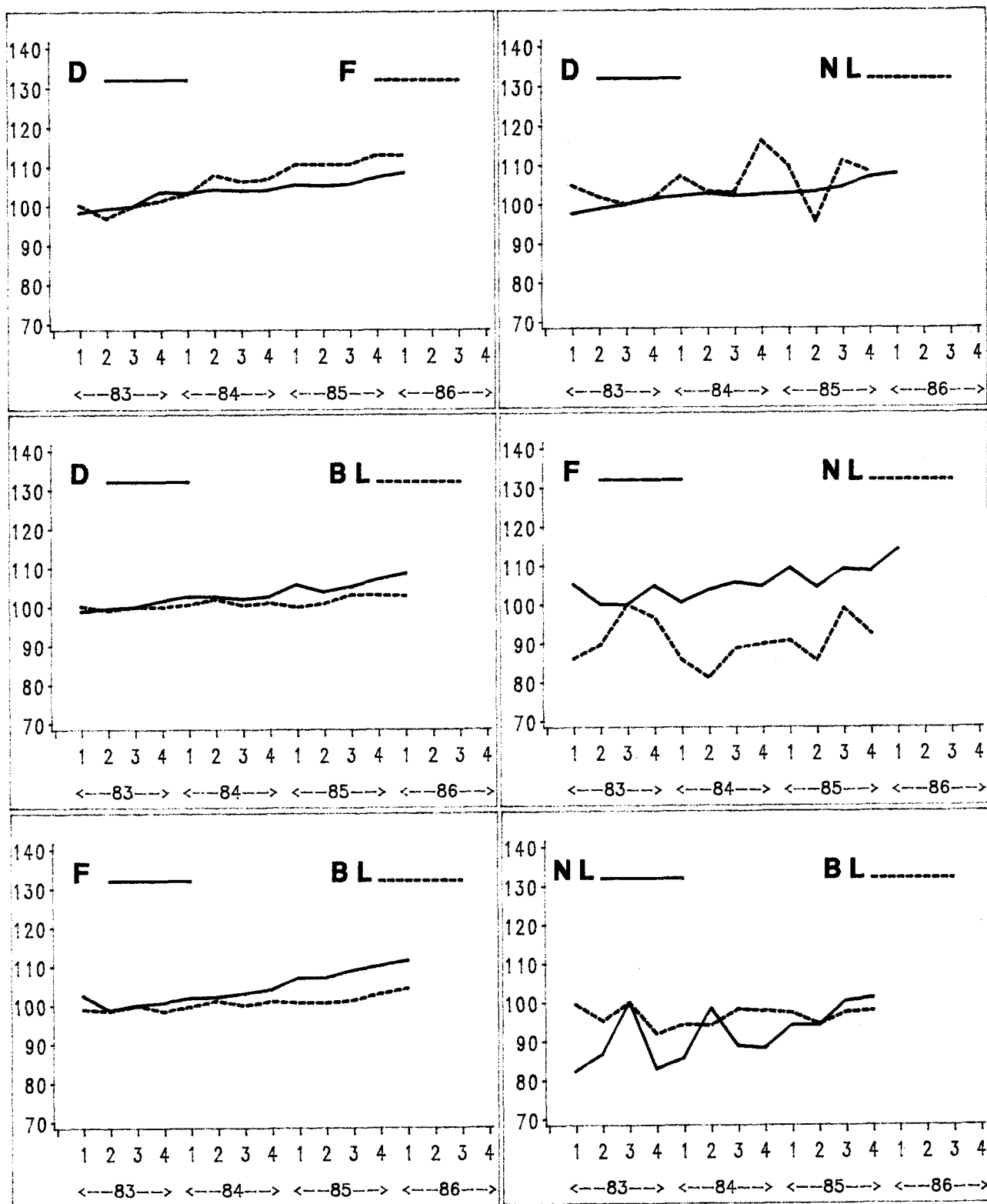


Fig. 2.10 Price indices developments by relations (in ECU)  
 Graph. 2.10 Evolution des indices de prix par relation (en ECU)  
 Schaub. 2.10 Preisindizesentwicklung nach Verkehrsbeziehungen (ECU)



# SECTION - CHAPITRE - TEIL 3



## 3.1. Total activity Q1 86

. total international  
traffic = 41.3 mio t. (1)  
Q1 1986/1985 = + 5%

. total national traffic  
= 39.1 mio t.

Q1 1986/1985 = + 7%

## Activité générale Q1 86

. trafic international  
total = 41.3 mio t. (1)  
Q1 1986/1985 = + 5%

. trafic national total  
= 39.1 mio t.

Q1 1986/1985 = + 7%

## Gesamtbeschäftigung Q1 86

. gesamt grenzüber-  
schreitender Verkehr  
= 41.3 mio t. (1)  
Q1 1986/1985 = + 5%

. gesamt nationaler  
Verkehr = 39.1 mio t.

Q1 1986/1985 = + 7%

Table 3.1.

Transported tonnage  
in mio t. and  
tonnage evolution in %  
Q1 86/Q1 85, by relation

Tableau 3.1.

Tonnage transporté  
en mio t. et  
évolution en % du tonnage  
Q1 86/Q1 85, par relation

Tabelle 3.1.

Verkehrsaufkommen  
in mio t. und  
Entwicklung des  
Verkehrsaufkommens (%)  
nach Verkehrsbezie-  
hungen Q1 1986/Q1 1985

To/vers/nach From/de/von	D	F	NL	B/L	Total/ Zusammen internat.
D mio t. Q1 86 " Q1 85 86/85 %	12.7 12.2 + 4%	0.7 0.7 -2%	4.7* 5.2 -10%	2.3* 2.0 +15%	7.7 7.9 - 3%
F mio t. Q1 86 " Q1 85 86/85 %	1.8 1.6 +11%	7.2 7.2 0%	0.8* 0.8 + 7%	0.6* 0.8 -16%	3.2 3.1 + 3%
NL mio t. Q1 86 " Q1 85 86/85 %	18.3 16.5 +11%	0.9 0.9 -1%	14.5 12.0 +21%	N.A. 5.2	24.7 (1) 22.6 + 9%
B/L mio t. Q1 86 " Q1 85 86/85 %	2.2 2.4 - 7%	0.7 0.7 0%	N.A. 2.6	4.7 5.1 - 8%	5.6 (1) 5.7 - 1%
Total/Zusammen Q1 86 international Q1 85 86/85 %	22.2 20.4 + 9%	2.3 2.3 - 1%	8.6	8.5 (1) 7.9 +5%	41.3 (1) 39.2 + 5%

\* preliminary figures

\* valeurs provisoires

\* provisorische Zahlen

(1) Estimate: no data for  
NL-B and B-NL being  
available.

(1) Estimation, aucune  
donnée pour NL-B et  
B-NL n'étant dispo-  
nible.

(1) Schätzung: keine  
Daten für NL-B und  
B-NL.



3.2.

Rhine traffic

Trafic Rhénan

Rheinschiffahrt

3.2.1.

Activity Rhine

Activité Rhin

Verkehrsaufkommen Rhein

Activity monitored at  
the NL-D border

Activité relevée à la  
frontière NL-D

An der niederländisch-  
deutschen Grenze beobachte-  
tes Verkehrsaufkommen

Tab. 3.2.	Million(en) Tonne(n)				Evolution % Entwicklung % 1986 / 1985
Period(e)/Zeitraum	1983	1984	1985	1986	
Q1	30.2	33.1	29.7	31.9	+ 7.4
Q2	32.4	36.3	36.5	-	
Q3	32.1	34.8	35.9	-	
Q4	31.6	32.8	28.3	-	
Total/Zusammen	126.3	137.0	130.4	-	

3.2.2 Rhine traffic

Trafic Rhéan

Rheinschiffahrt

Inquiry survey on

Enquête de conjoncture sur

Konjunkturerhebung über

.general activity and  
forecast of activity  
(Fig. 3.1.1 + 3.1.2)

.réalisation et prévisions  
d'activité générale  
(Graph. 3.1.1 + 3.1.2)

.das gesamte vorausge-  
schätzte Verkehrsauf-  
kommen (Schaubild  
3.1.1 + 3.1.2)

Figure 3.1.1.

Graphique 3.1.1.

Schaubild 3.1.1.

- . Opinion on actual  
activity ———
- . Forecast of activity  
-----

- . Opinion sur la réalisa-  
tion d'activité ———
- . Prévisions d'activité  
-----

- .Beurteilung des gegen-  
wärtigen Verkehrs-  
aufkommens ———
- .Vorausgeschätztes  
Verkehrsaufkommen -----

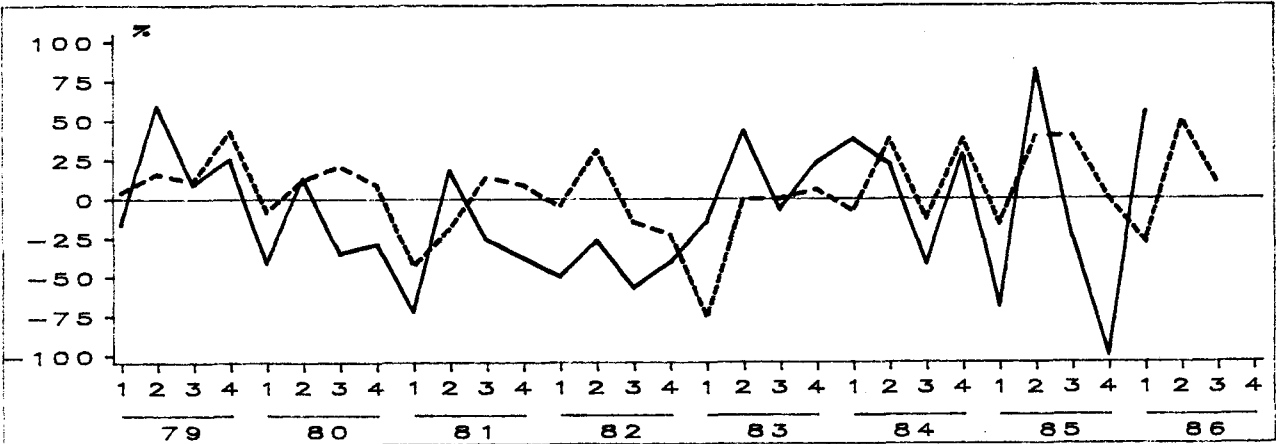


Figure 3.1.2.

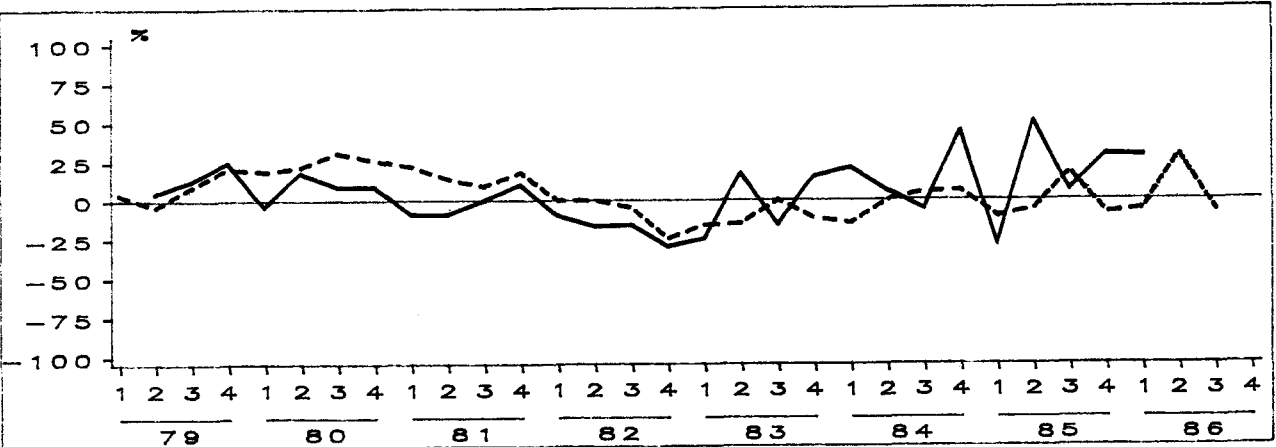
Graphique 3.1.2.

Schaubild 3.1.2.

- . Opinion on utilizat-  
ion of capacity ———
- . Forecast utilization  
of capacity -----

- . Opinion sur l'utilisa-  
tion de la capacité ———
- . Prévision d'utilisation  
-----

- .Beurteilung der Fahr-  
zeugauslastung ———
- .Vorausgeschätzte Fahr-  
zeugauslastung -----



.forecast of activity  
for 4 importants NST  
groups

.prévisions d'activité  
pour 4 groupes NST impor-  
tants

.das vorausgeschätzte  
Verkehrsaufkommen bei den  
vier wichtigsten NST-  
Gruppen

Figure 3.2 Rhine

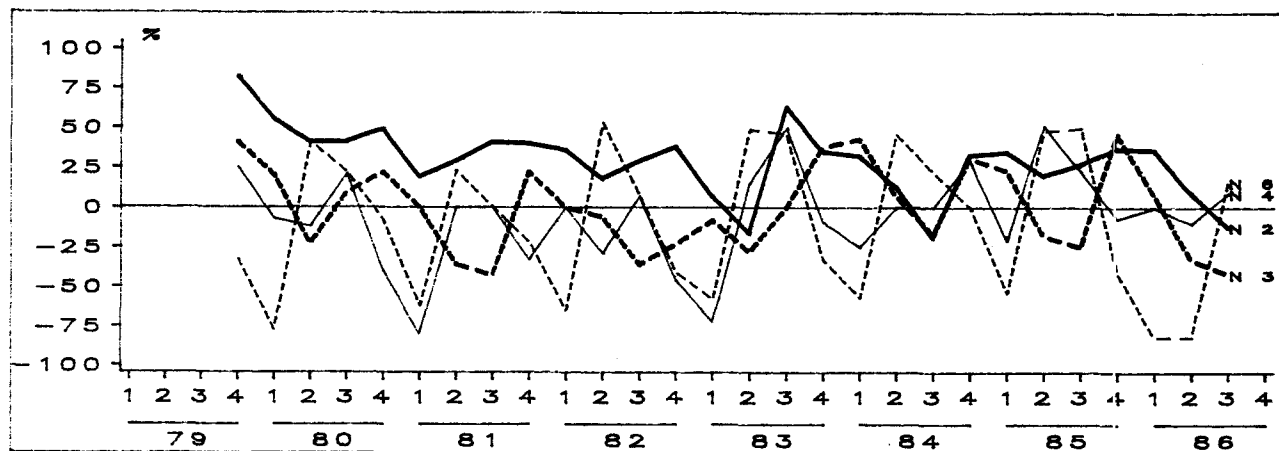
Graphique 3.2 Rhin

Schaubild 3.2. Rhein

Balance of opinions on  
forecast of activity in  
4 NST groups

Solde d'opinions sur les  
prévisions d'activité  
pour 4 groupes NST

Meinungssalden für das  
vorausgeschätzte Verkehrs-  
aufkommen bei 4 NST-Gruppen



— NST2 coal, etc.

- - - NST3 oil, etc.

— NST4 ore, etc.

- - - NST6 sand/gravel, etc.

houille, etc.

prod. pétroliers

minerais, etc.

sable/gravier, etc.

Kohle usw.

Öl usw.

Erz usw.

Sand, Kies usw.

3.2.3

Freightrates - Rhine

Taux de fret - Rhin

Frachtraten in der Rheinschifffahrt

Figure 3.3

Graphique 3.3

Schaubild 3.3

Price indices (ECU)

Indices de prix (ECU)

Preisindizes (ECU)

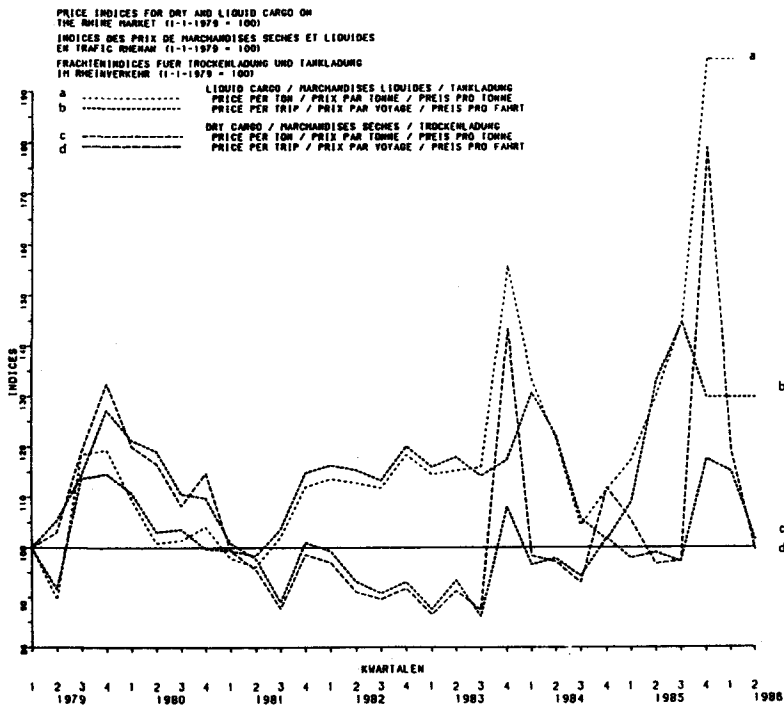


Figure 3.4

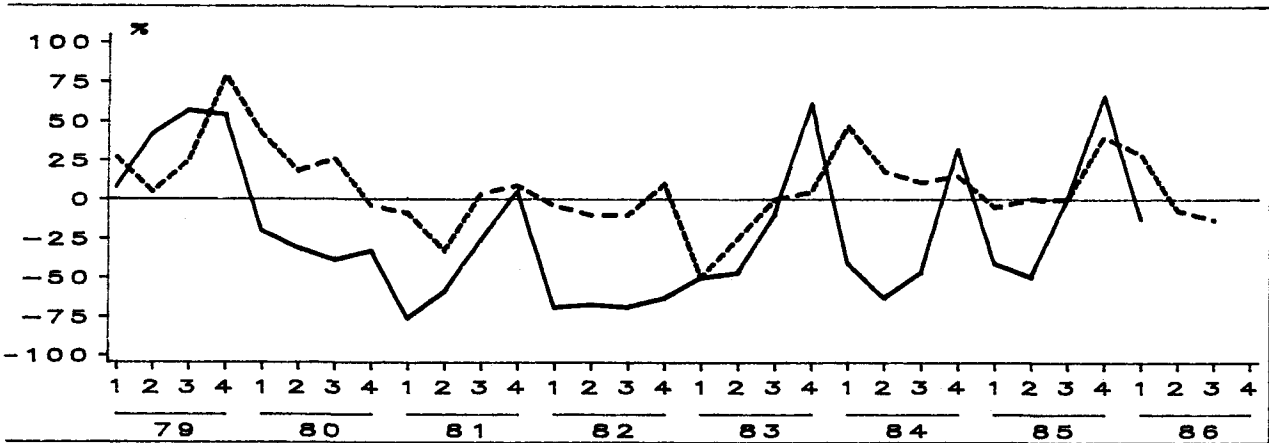
Graphique 3.4

Schaubild 3.4

Balance of opinions (%)  
on freight rates ———  
on forecast of fr.rates — — —

Solde d'opinions (%) sur  
.taux de fret ———  
.prévisions de taux de fr. — — —

Meinungssalden (%) für die  
.erzielten Frachtraten ———  
.erwarteten Frachtraten — — —



### 3.2.4

Capacity Rhine fleet	Capacité flotte Rhénane	Kapazität der Rheinflotte
----------------------	-------------------------	---------------------------

---

.The IVR-institute in Rotterdam keeps a register of all inland vessels having a Rhine certificate, which is required to get access to the international Rhine market. The IVR register covers about 90% of the total active fleet in the Community and Switzerland. Coverage is close to 100% in D, CH, L and NL, 70% in B and only 21% in F.

.L'Institut IVR de Rotterdam tient à jour un registre des bateaux du Rhin qui possèdent un certificat leur donnant accès au marché international rhénan. Ce registre couvre environ 90% de la flotte en activité dans la Communauté et en Suisse. L'échantillonnage est proche de 100% en D, CH, L et NL, de 70% en B et de 21% en F.

.In das Register der Internationalen Vereinigung des Rheinschiffsregisters in Rotterdam sind alle Schiffe einbezogen mit einem gültiges Rheinschiffsattest, das benötigt wird für den Zugang zu dem internationalen Rheinfahrt. Das IVR-Register umfasst ungefähr 90% der totalen Flotte der EG-Länder und die Schweiz. Der Deckungsgrad ist nahezu 100% in D, CH, L und NL, 70% in B und nur 21% in F.

Table 3.3

Mutations Rhine fleet,  
Capacity x 1000 Tonnes  
(Q1+Q2)86

Tableau 3.3

Mutations au sein de  
la flotte Rhénane  
Capacité x 1000 tonnes  
(Q1+Q2)86

Tabelle 3.3

Veränderungen in der Rhein-  
flotte  
Kapazität x 1000 t.  
(Q1+Q2)86

01.01.86 — 01.07.86	NL	D	F	B	CH	L	TOTAL
.Total Rhine fleet 1.1.86 .Flotte rhénane to- tale au 1.1.86 .Rheinflotte ins- gesamt 1.1.86 ( '000 tonnes)	5663.0	3346.7	393.6	1222.0	599.8	10.5	11 235.6
a) <u>Expansion</u>							
1	10.1	5.5	3.3	11.6	0	0	30.5
2	58.1	13.0	0	10.5	7.8	0	89.4
3	37.4	7.8	29.6	10.7	0.6	0.4	86.5
1+2+3	+105.6	+26.3	+32.9	+32.8	+8.4	+0.4	+206.4
b) <u>Reduction</u>							
4	26.5	3.8	0	10.2	0	0	40.5
5	11.3	25.9	3.8	19.9	29.5	0	90.4
6	25.9	3.0	18.2	6.2	0.1	0	53.4
4+5+6	-63.7	-32.7	-22.0	-36.3	-29.6	0	-184.3
a) - b)	+41.9	-6.4	+10.9	-3.5	-21.2	+0.4	+22.1
.Other mutations .Autres mutations .Sonstige Mutationen	+60.5	+8.0	+86.9	-29.0	+8.7	+0.4	+135.7
.Total Rhine fleet 1.7.86 .Flotte rhénane to- tale 1.7.86 .Rheinflotte ins- gesamt ( '000 tonnes)	5765.4	3348.4	491.4	1189.5	587.3	11.3	11 393.4

1 = New building  
2 = Importations of  
existing vessels  
3 = Conversion/  
Reconstruction  
4 = Scrapping  
5 = Exportations of  
existing vessels  
6 = Conversion/  
Reconstruction

1 = Nouvelles unités  
2 = Importations  
3 = Transformations  
4 = Déchirage  
5 = Exportations  
6 = Transformations

1 = Neubauten  
2 = Einfuhr von Gebraucht-  
schiffen  
3 = Umbau  
4 = Abwrackungen  
5 = Ausfuhr von Gebraucht-  
schiffen  
6 = Umbau

Comment: The mutations under a) and b) of table 3.3. have a direct effect on the capacity of the fleet. Mutations under c) are the balance of: new registrations of already existing vessels, deregistrations, error corrections and updates.

Remarque: Les mutations effectuées sous a) et b) (Tab. 3.3 ont un impact direct sur la capacité de la flotte. Les mutations sous c) résultent de nouveaux enregistrements de bateaux existants, de retraits, de corrections et de mises à jour.

Anmerkung: Veränderungen unter a) und b) (Tab. 3.3) beeinflussen die Kapazität der Flotte auf direkte Weise. Veränderungen unter c) sind die Summe von: neue Registrierungen von Gebrauchtschiffen Streichungen, Fehlerkorrekturen und Aktualisierungen.

3.3.	Nord/South Traffic	Trafic Nord/Sud	Nord-Süd-Verkehr
3.3.1.	Activity N-S (Q1 86)	Activité N-S (Q1 86)	Verkehrsaufkommen N-S (Q1 86)
	No information available.	Aucune information disponible.	Es stehen keine Daten zur Verfügung.
3.3.2	Transport Inquiry Survey (Q2 86)		
	Balance of opinions on demand	Soldes d'opinions de la demande	Meinungssalden bei der Nachfrage

Tab. 3.4

Historical evolution	Evolution chronologique		Bisherige Entwicklung		
Tab. 3.3.	1982	1983	1984	1985	1986
Q1	- 57	- 58	- 39	- 34	- 4
Q2	- 28	- 45	- 24	- 30	- 10
Q3	- 63	- 49	- 43	- 4	
Q4	- 43	- 3	- 25	+ 33	

Tab. 3.5

- .Balance of opinion on demand by traffic relation (Q2 86)
- .Soldes d'opinions de la demande par relation bilatérale (Q2 86)
- .Meinungssalden bei der Nachfrage nach bilateralen Verkehrsbeziehungen (Q2 86)

<div> <div> Vers/To De From/Von </div> <div> Nach </div> </div>	B	F	NL
B	- 7	- 26	- 21
F	- 60	-	- 50
NL	- 25	- 25	+ 37



Tab. 3.6

.Balance of opinion on demand by tonnage class (Q2 86).

.Soldes d'opinions de la demande par catégorie de tonnage (Q2 86).

.Meinungssalden bei der Nachfrage nach Tragfähigkeitsklassen (Q2 86).

Tonnage- Class(e) Tragfähig- keitsklassen	B	NL	B + NL
200- 450	- 23	- 9	- 15
451- 750	- 10	+ 3	0
751-1150	- 60	- 15	- 24
1151-1550	- 33	0	- 9
1551 +	0	0	0

Tab. 3.7

.Forecast of activity, by nationality of transporters, total North/South market

.Prévisions d'activité, par nationalité de batelier, trafic total Nord/Sud

.Erwartetes Verkehrsaufkommen im gesamten Nord-Süd-Verkehr nach der Staatszugehörigkeit des Binnenschiffsunternehmens

Tab 3.6		1983	1984	1985	1986
Q1	B	- 64	- 50	- 28	- 32
	NL	- 31	- 20	- 20	- 60
	B + NL	- 47	- 32	- 23	- 51
Q2	B	- 52	- 47	- 21	+ 5
	NL	- 24	+ 23	+ 12	+ 28
	B + NL	- 33	- 6	+ 2	+ 13
Q3	B	- 49	- 32	- 42	- 39
	NL	- 18	- 18	+ 1	- 23
	B + NL	- 28	- 24	- 13	- 28
Q4	B	+ 32	+ 4	+ 27	
	NL	+ 21	- 1	+ 39	
	B + NL	+ 28	+ 2	+ 35	

### 3.3.3

Waiting time N/S

Jours d'attente N/S

Wartetage Nord/Süd

---

.The number of waiting days on the "bourse" is a main indicator for the demand/supply-ratio on the regulated part of the N-S market (tour-de-rôle); this is roughly the dry cargo market excluding sand, gravel, and some other transports from the Netherlands.

.Le nombre de jours d'attente en "bourse" est un indicateur important des variations du rapport entre la demande de transport et la capacité disponible sur la partie de marché réglementé du trafic Nord-Sud; ceci représente grosso modo le marché des matières sèches à l'exclusion du sable, du gravier et de quelques autres produits en provenance des Pays-Bas.

.Die Zahl der Wartetage an der "Frachtenbörse" ist ein wichtiger Indikator für das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage im reglementierten Nord-Süd-Verkehr ("tour de rôle"-System). Dabei handelt es sich im wesentlichen um den Trockenladungverkehr ohne Sand, Kies und andere Beförderungsgüter aus den Niederlanden.

Table 3.8

Quarterly average of  
waiting days in inter-  
national N/S traffic  
by traffic relation

Tableau 3.8

Moyenne trimestrielle des  
jours d'attente dans le  
trafic international N/S  
par relation bilatérale

Tabelle 3.8

Durchschnittliche Wartetage  
je Vierteljahr im grenz-  
überschreitenden Nord-Süd-  
Verkehr nach bilateralen  
Verkehrsbeziehungen

Traffic relation Relation bilatérale Verkehrsbeziehung		Q1	Q2	Q3	Q4	Yearly average Moyenne annuelle Jahresdurchschnitt
1) NL -- F	1982	10.1	16.6	20.0	15.0	15.4
	1983	11.5	18.8	17.6	8.9	14.2
	1984	14.3	20.1	16.2	11.4	19.1
	1985	14.2	19.3	18.0	13.9	16.3
	1986	17.1	14.2	-	-	-
2) NL -- B	1982	8.7	10.9	14.7	13.3	11.9
	1983	12.7	13.3	12.9	8.4	11.8
	1984	12.5	12.2	14.0	10.7	12.3
	1985	13.5	12.9	13.6	8.7	12.2
	1986	10.9	9.7	-	-	-
3) B -- B+F	1982	5.8	6.0	8.2	6.1	6.5
	1983	7.5	7.7	8.4	4.7	7.1
	1984	7.7	7.5	8.1	7.0	7.6
	1985	10.1	7.8	9.9	7.9	8.9
	1986	10.9	7.8	-	-	-
4) B -- NL	1982	-	-	-	9.5	-
	1983	8.1	8.6	9.5	6.9	8.3
	1984	8.9	8.7	8.7	8.5	8.7
	1985	10.7	10.6	11.3	8.5	10.3
	1986	8.8	7.9	-	-	-
5) F -- B+NL	1982	9.2	18.0	16.1	12.5	14.0
	1983	20.9	17.0	21.0	16.2	18.8
	1984	19.0	19.6	22.8	18.6	20.0
	1985	18.7	19.1	26.6	10.3	18.7
	1986	18.3	25.1	-	-	-

3.3.4

Freightrates (ECU) North-South	Taux de fret (ECU) Nord-Sud	Frachtraten (ECU) im Nord-Süd-Verkehr
-----------------------------------	--------------------------------	--

---

Tab. 3.9 : .Price indices by commodity group in international North/South traffic in ECU (1.1.1979 = 100)  
          .Indices de prix par catégorie de marchandise pour le trafic international Nord/Sud en ECU (1.1.1979 = 100)  
          .Preisindizes nach Gütergruppen im grenzüberschreitenden Nord-Süd-Verkehr in ECU (1.1.1979 = 100)

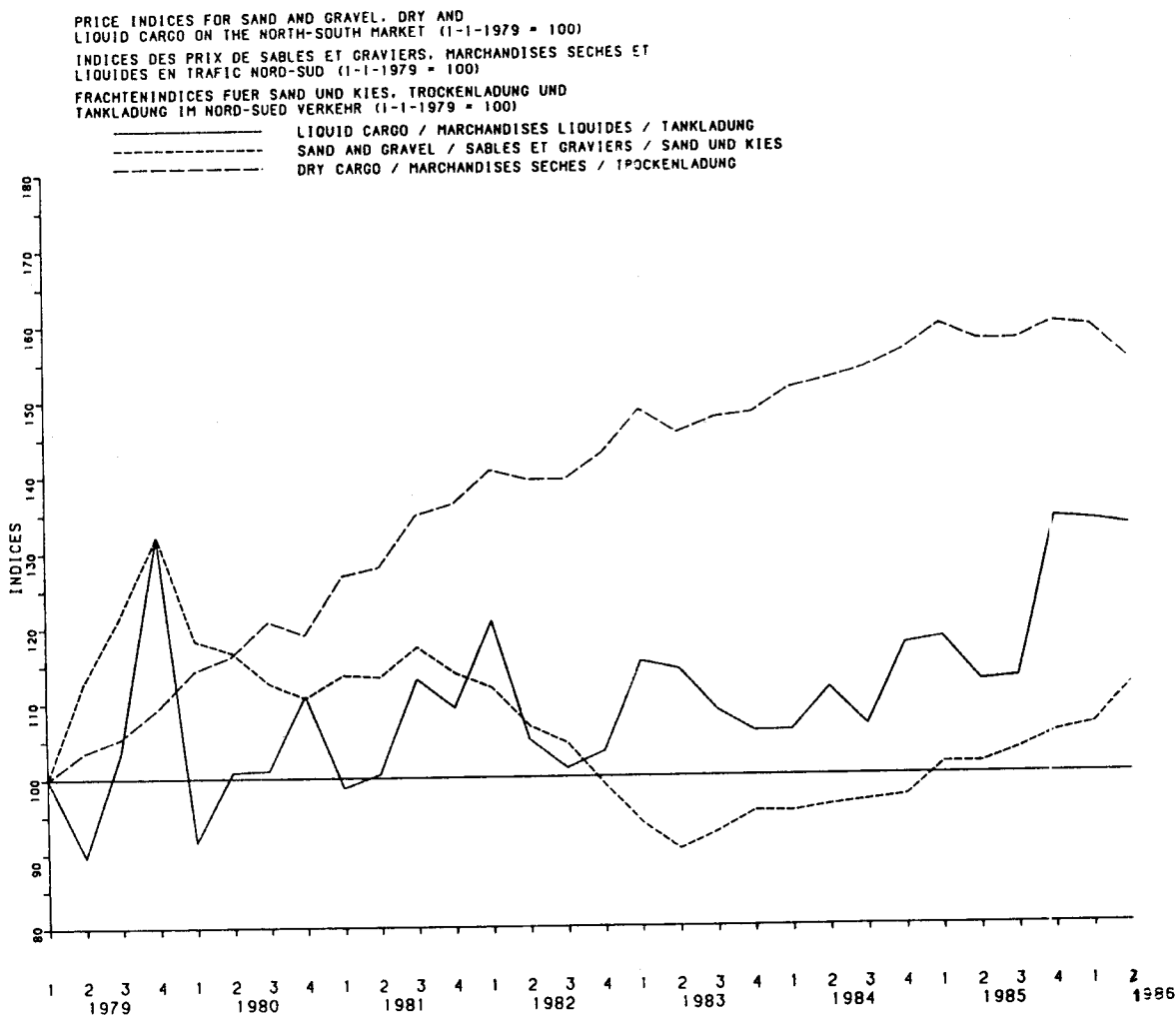
N-S	Q2 85	Q1 86	Q2 86
liquid cargo matières liquides Tankladung	112	133	133
sand/gravel, etc. sable/gravier, etc. Sand,Kies usw.	103	112	113
other dry cargo autres matières sèches sonstige Trockenladung	157	159	155

Figure 3.5

Graphique 3.5

Schaubild 3.5

Price indices (ECU)	Indices de prix (ECU)	Preisindizes (ECU)
North-South	Nord-Sud	Nord-Süd-Verkehr
.dry cargo (Regulated market)	.mat. sèches (marché réglementé)	.Trockenladung (Reglementierter Markt)
.liquid cargo	.mat. liquides	.Tankladung
.sand/gravel	.sable/gravier	.Sand und Kies



Tab. 3.10: .price indices by nationality of the vessel in national currency,  
 North-South  
 .Indices de prix par nationalité de bateau en monnaie nationale,  
 Nord-Sud  
 .Preisindizes nach der Flagge des Schiffes in Landeswährung,  
 Nord-Süd-Verkehr  
 (1.1.1979 = 100)

N-S	Q2 85	Q1 86	Q2 86
België-Belgique (BF)	163	165	160
France (FF)	188	185	185
Nederland (HFL)	125	126	123

Figure 3.6

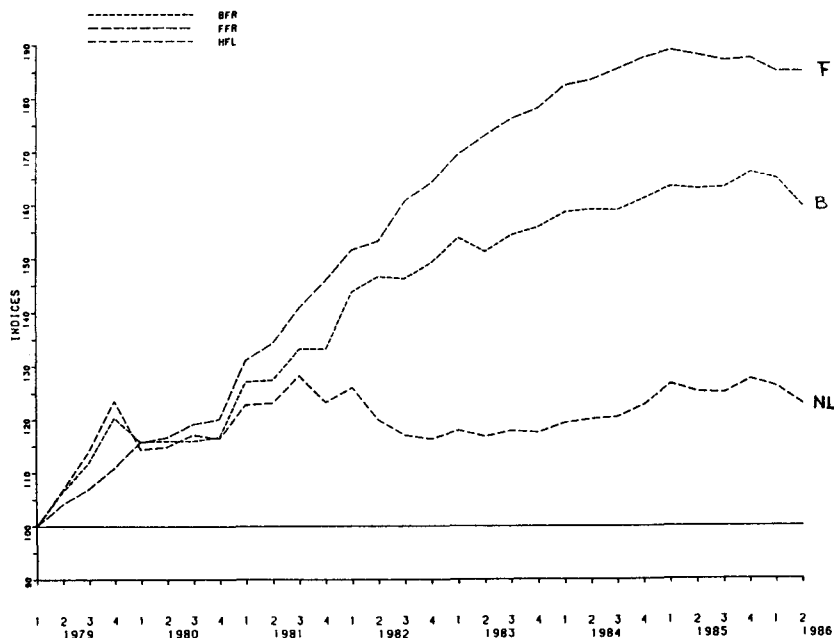
Graphique 3.6

Schaubild 3.6

Price developments  
by flag (N.C.)

Evolution des prix  
par nationalité (M.N.)

Preisentwicklung nach der  
Flagge (Landeswährung)



Comment : . By flag there are big differences mainly because of differences in inflation rates.

Remarque . Les différences entre les évolutions des prix traduisent les divergences des taux d'inflation entre les Etats membres.

Anmerkung :. Die unterschiedliche Preisentwicklung spiegelt der unterschiedlich hohen Inflationsraten der Mitgliedstaaten wider.

Tab. 3.11: .Balance of opinions on forecasts of freight rates for Q3 86.  
 .Solde d 'opinions sur les previsions de taux de fret pour Q3 86.  
 .Meinungssalden bei den für Q3 86 erwarteten Frachtraten.

N-S	1983				1984				1985				1986		
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3
B	0	- 6	- 6	+21	- 3	-11	-16	+20	+ 4	+ 8	-21	+27	+11	-10	-22
NL	-10	-12	-13	+35	-35	+18	- 6	+29	+12	+12	+10	+40	-29	- 9	-24
Total/ Zusammen	- 7	-10	-11	+31	-23	+ 6	-10	+25	+ 9	+11	0	+32	-16	- 9	-23

3.4 Profitability

Rentabilité

Rentabilität

Cost/price developments  
(in ECU)

Comparaison Coûts/prix  
(en ECU)

Entwicklung der Kosten  
und Preise (in ECU)

3.4.1 Figure 3.7

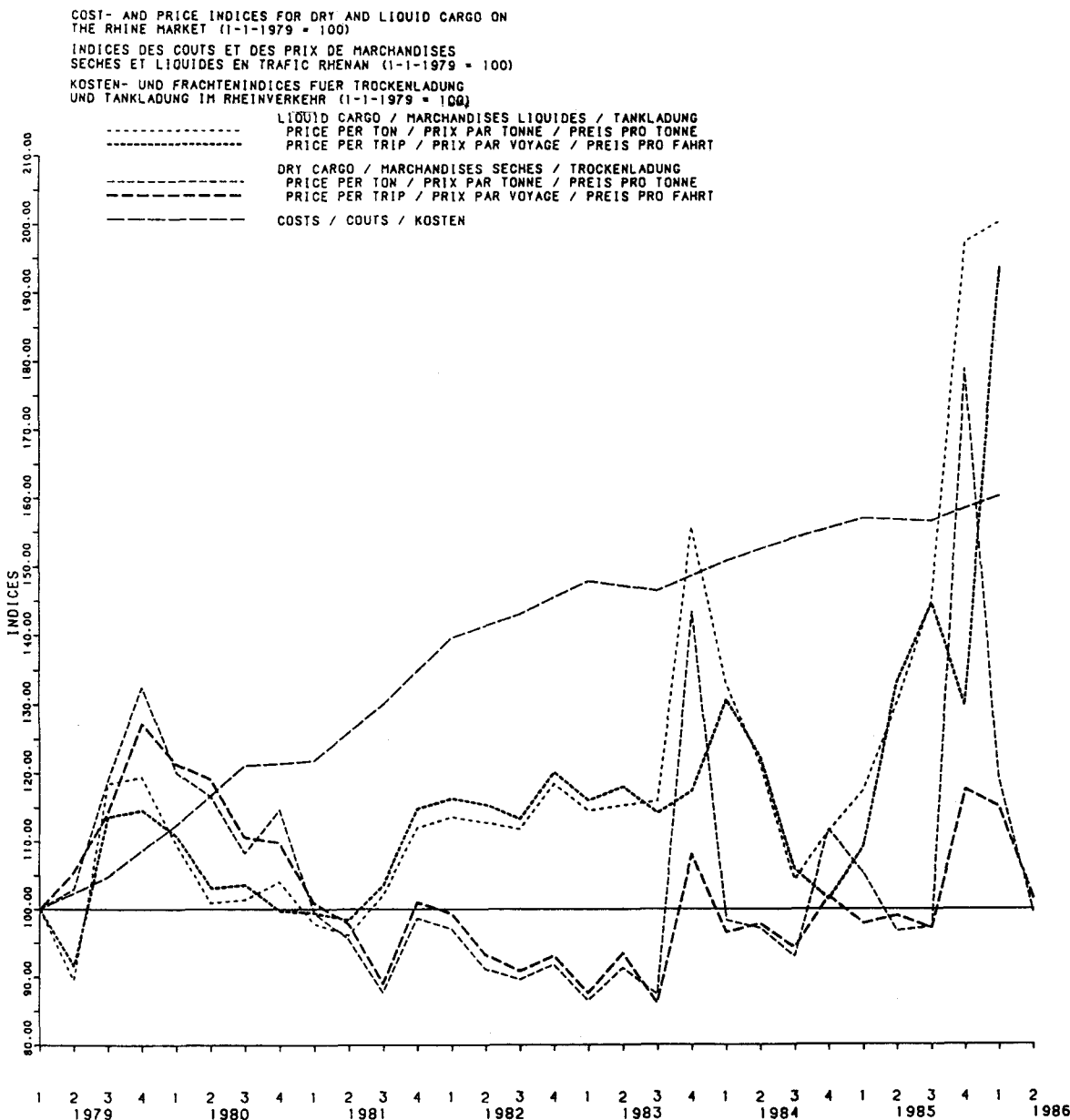
Graphique 3.7

Schaubild 3.7

Rhine market  
(1.1.1979=100)

Trafic rhénan  
(1.1.1979=100)

Rheinverkehr  
(1.1.1979=100)

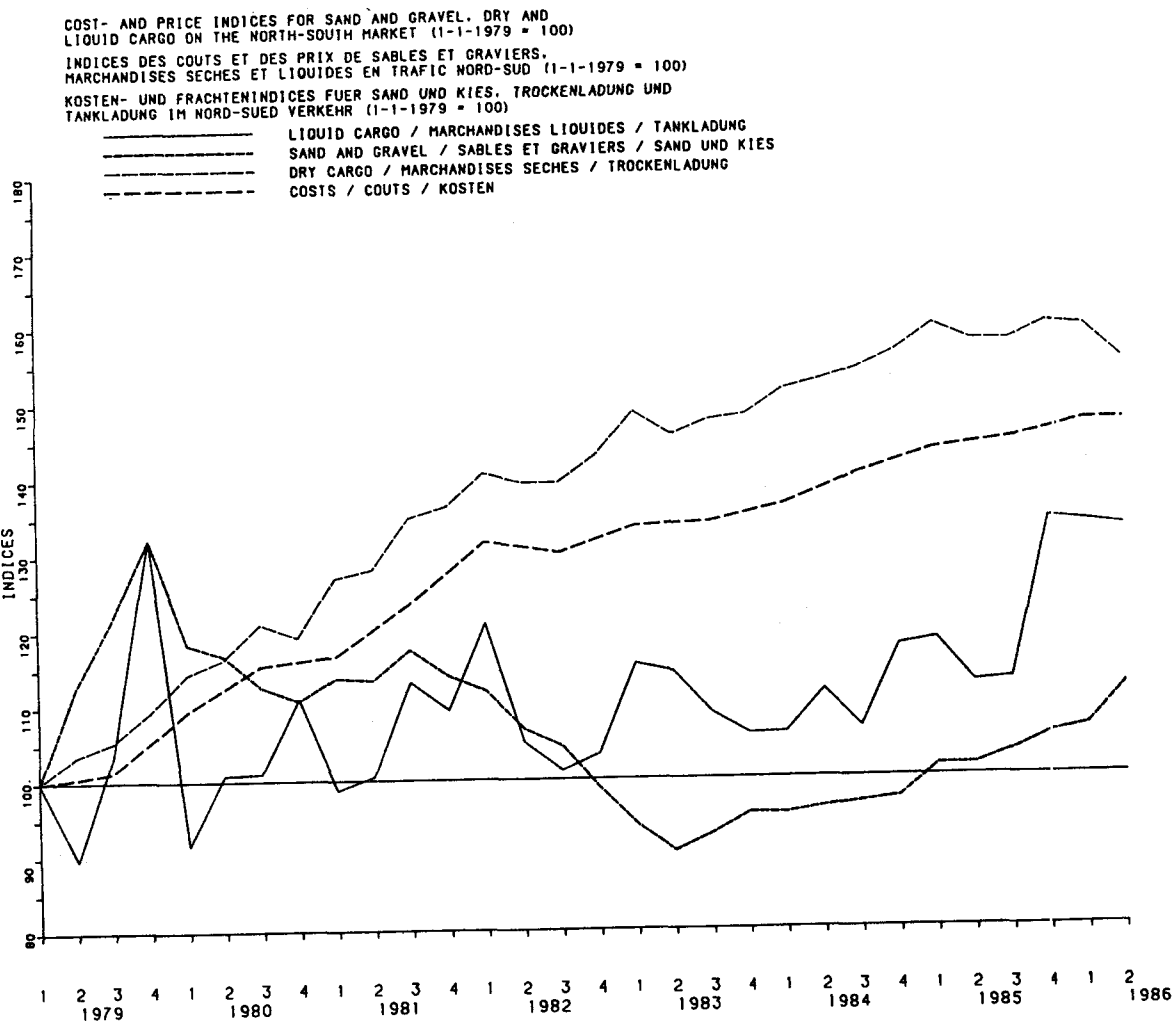




North-South market  
(1.1.1979=100)

Trafic Nord-Sud  
(1.1.1979=100)

Nord-Süd-Verkehr  
(1.1.1979=100)





International Intra-EUR 12 RAIL activity

- Table 4.1 : . tonnages moved - Q1 86 - in thousand tonnes  
  . evolution Q1 86/Q1 85 - in %  
  . for the seek of conformity with the road matrix (table 2.1.), Belgium and Luxembourg have been combined what allows the comparison between modes for the calculation of the modal splits (Chapter 1). Tonnages moved between B and L are excluded.  
  . N = not available.

Activité de transport par RAIL - Trafic international intra EUR-12

- Tableau 4.1 : . tonnages transportés - Q1 86 - en milliers de tonnes  
  . évolution Q1 86/Q1 85 - en %  
  . par souci de conformité avec la matrice du transport par route (tableau 2.1.), la Belgique et le Luxembourg sont combinés afin de permettre la comparaison entre les modes pour le calcul des parts modales (Chapitre 1). Ceci exclut les tonnages transportés entre B et L.  
  . N = non disponible

Beschäftigung im Grenzüberschreitenden Güterverkehr - EUR-12

- Tabelle 4.1 : . beförderte Gütermenge in Q1 86 - (in 1000) t.  
  . Entwicklung Q1 86/Q1 85 (%)  
  . aus Gründen der Übereinstimmung mit der Matrix für den Straßenverkehr (Tabelle 2.1.) werden Belgien und Luxemburg zusammengefaßt, so daß ein Vergleich zwischen den Verkehrsträgern für die Berechnung der Anteile der einzelnen Verkehrsträger möglich ist (Kapitel 1). Der Verkehr zwischen B und L ist darin nicht erhalten.  
  . N = keine Angaben

Table 4.1

Tableau 4.1

Tabelle 4.1

To/vers/ From/ de/von	D	F	I	NL	F/L	UK	IRL	DK	GR	E	P	EUR 12
D '000 ton %	<del>1334 -20</del>	<del>963 + 8</del>	1479 - 5	461 - 2	1251 -13	24 0	-	214 -13	17 -40	120 0	2 -73	4902 - 11.6
F '000 ton %	<del>963 + 8</del>	<del>1334 -20</del>	1888 - 2	127 -25	1244 -17	67 +18	-	30 +25	3 -63	36 +67	5 -32	4363 - 5.2
I '000 ton %	543 + 1	411 + 6	<del>1888 - 2</del>	114 +13	257 + 7	59 -42	-	16 +65	5 -29	7 +17	2 -61	1414 + 1.3
NL '000 ton %	1083 +11	358 -13	186 +10	<del>114 +13</del>	266 +23	5 N	-	4 +23	1 -18	3 N	0 0	1906 + 6.7
EL '000 ton %	839 + 8	1418 + 4	419 - 5	673 +11	<del>266 +23</del>	9 -29	-	20 + 6	5 +56	12 +14	0 -62	3395 + 4.7
UK '000 ton %	23 -17	11 -23	27 -41	0 N	10 - 1	<del>9 -29</del>	-	0 -100	0 0	0 N	5 -67	76 - 33.3
IRL '000 ton %	-	-	-	-	-	-	<del>-</del>	-	-	-	-	-
DK '000 ton %	95 -16	8 +59	15 -23	0 -100	7 -33	0 -86	-	<del>0 -100</del>	1 +10	1 +251	0 +100	127 - 15.9
GR '000 ton %	6 -46	0 +152	0 -53	1 +108	1 +151	0 -100	-	0 +100	<del>0 +100</del>	-	-	8 - 38.5
E '000 ton %	116 - 3	77 + 2	17 -11	16 N	49 +18	0 N	-	4 +27	0 +130	<del>0 +130</del>	35 - 28	314 - 2.5
P '000 ton %	2 -18	6 -21	3 +70	0 -100	0 +24	-	-	0 +100	-	34 -25	<del>34 -25</del>	45 - 21.1
EUR 12	3670 + 6.3	3623 - 8.0	4034 - 3.5	1392 + 1.8	3085 -10.4	164 -18.8	-	288 - 5.6	32 -33.3	213 + 2.4	49 - 42	16550 - 4.0

Table 4.2

EUR-10 National  
rail traffics  
Year 1985

Tableau 4.2

Activité EUR-10  
trafics nationaux  
Année 1985

Tabelle 4.2

Innerstaatliche Eisenbahn-  
verkehre EUR-10  
Jahr 1985.

1985	Q1	Q2	Q3	Q4	Total/Insgesamt	
D	57 617 - 2.0	58 672 + 2.2	59 534 + 2.4	63 112 - 0.7	238.935 + 0.4	'000 TON % *
F	29 559 - 6.9	30 142 + 2.8	26 052 - 3.0	28 539 - 7.1	114.292 - 3.6	'000 TON %
I	4 281 - 7.9	4 596 + 0.6	3 827 - 4.3	4 517 - 3.5	17 221 - 3.8	'000 TON %
NL	1 273 - 8.0	1 215 - 15.0	1 262 - 11.1	1 416 - 13.6	5 166 - 12.0	'000 TON %
B	8 435 - 0.3	9 270 + 5.3	8 092 + 3.8	8 629 - 9.0	34 426 - 0.4	'000 TON %
L	488 - 40.3	657 - 30.0	781 - 0.5	614 - 19.9	2 539 - 23.3	'000 TON %
UK	17 777 - 42.7	34 510 + 89.7	33 427 +127.8	35 098 +552.5	120 812 + 74.6	'000 TON %
IPL	835 - 2.2	920 - 2.0			1 655 - 2.1	'000 TON %
DK	624 - 2.2	536 - 3.8	519 + 0.2	633 - 4.7	2 312 - 2.7	'000 TON %
GR	177 - 43.6	141 - 47.8	431 + 3.9	455 - 14.3	1 204 - 21.3	'000 TON %
Total/ Insgesamt	121 066 - 12.7	140 559 + 14.9	133 925 + 16.8	143 013 + 21.9	538 563 + 9.3	'000 TON %

\* The traffic evolution is monitored by comparing the results of a quarter with the same quarter of the previous year

\* L'observation de l'évolution se fait en comparant les résultats d'un trimestre à ceux du trimestre correspondant de l'année précédente

\* Bei der Beobachtung der Verkehrsentwicklung werden die Quartalergebnisse jeweils mit dem entsprechenden Quartal des Vorjahres verglichen

## 4.2 Railway Tariff Indices

### 4.2.1 Coverage

Tariff surveys are now being carried out in Germany, France, Italy, Belgium and the Netherlands. The five railways agreed on the method of a "basket" of representative commodities defined for each relation from actual traffic data for the reference period (1981).

Money used = ICU (International Currency Unit).

## 4.2 Indice des tarifs ferroviaires

### 4.2.1 Couverture

Des enquêtes de prix sont en cours en Allemagne, en France, en Italie, en Belgique et aux Pays-Bas. Ces cinq réseaux ont retenu l'idée d'un "panier" de produits représentatifs définis pour chaque relation à partir de données réelles sur le trafic pour la période de référence (1981).

Monnaie utilisée = UIC (Unité internationale de compte).

## 4.2 Tarifindizes für den Eisenbahnverkehr

### 4.2.1 Erfassungsbereich

Preiserhebungen werden derzeit in Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien und den Niederlanden durchgeführt. Die Eisenbahnunternehmen dieser Länder einigten sich darauf, aus den für den Bezugszeitraum (1981) vorliegenden Verkehrsdaten für jede Verkehrsbeziehung einen "Korb" repräsentativer Güter auszuwählen.

Währung = UIC (Internationale Rechnungseinheit).

4.2.2

Tariff development by  
relation  
(full wagon loads)

Evolution des tarifs par  
relation  
(Wagons complets)

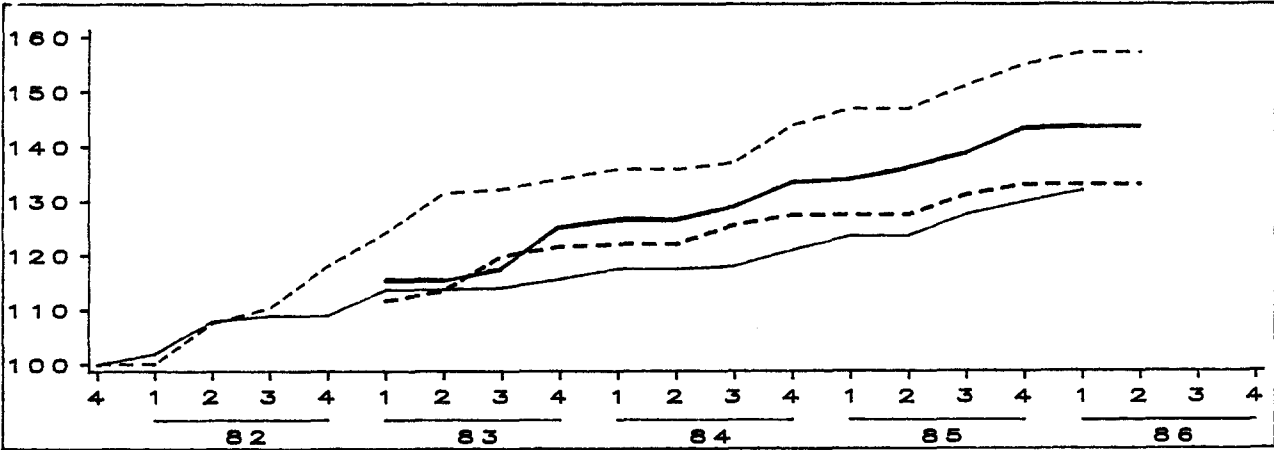
Tarifentwicklung nach  
Verkehrsbeziehungen  
(Wagenladungen)

A)SNCF's elaboration

Calculs de la SNCF

Aufstellung der SNCF

Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	31.3.85	30.6.85	30.9.85	31.12.85	31.3.86	30.6.86
F-B —————	100.0	134.13	136.26	138.87	143.39	143.79	143.79
F-NL - - - - -	100.0	127.51	127.51	131.17	133.13	133.13	133.13
F-D —————	100.0	123.67	123.67	127.61	129.96	131.99	-
F-I - - - - -	100.0	147.00	147.00	151.27	155.12	157.24	157.24

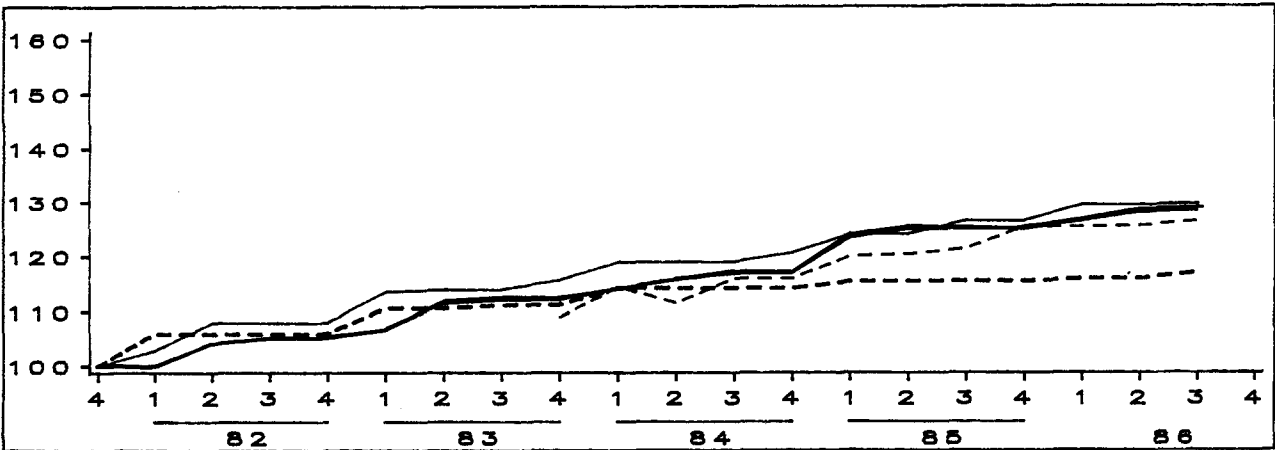


B) DB's Elaboration

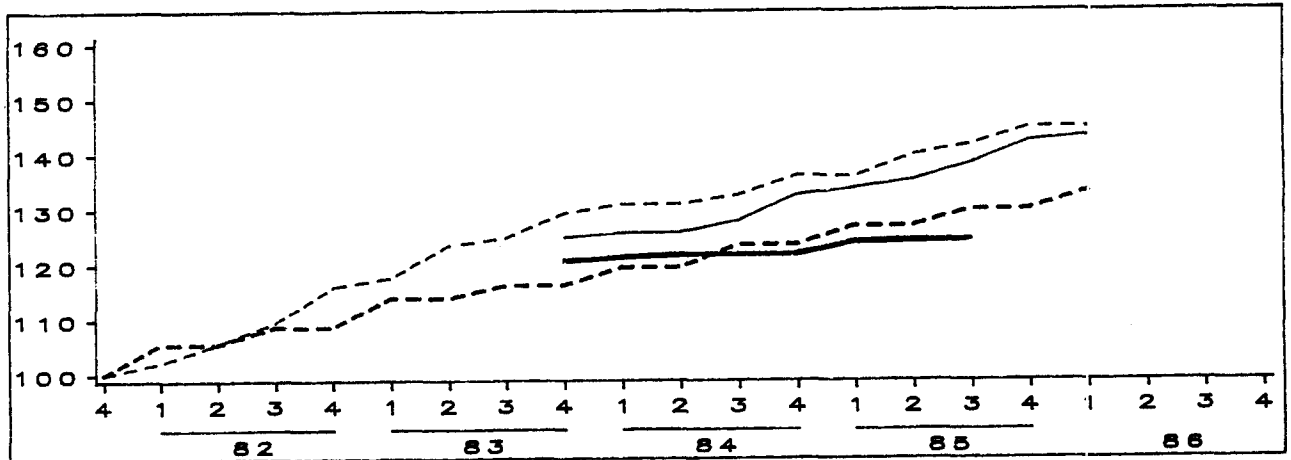
Calculs de la DB

Aufstellung der DB

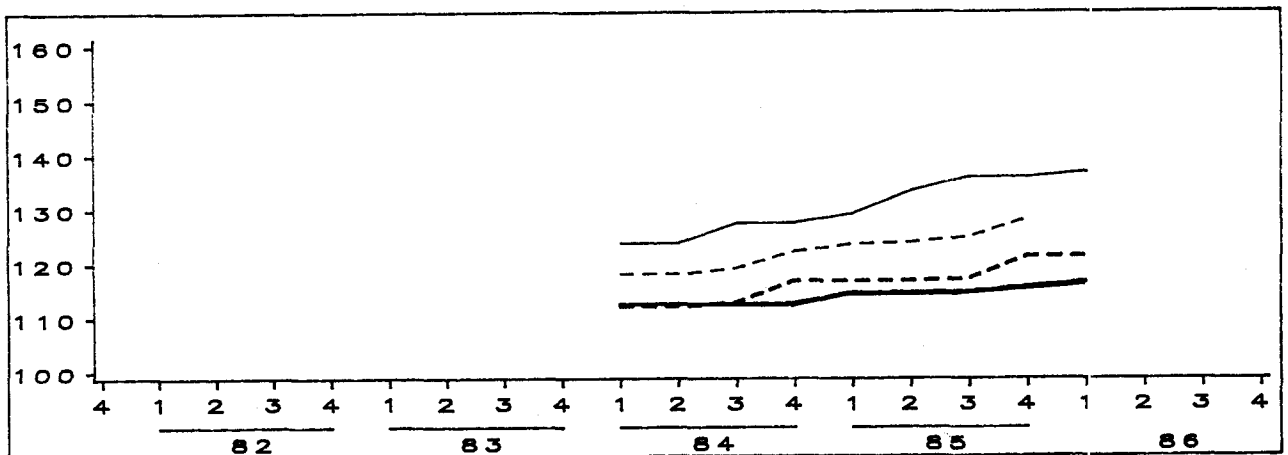
Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	30.9.85	31.12.85	31.3.86	30.6.86	30.9.86
D-F —————	100.0	126.47	126.47	129.39	129.39	129.61
D-BL —————	100.0	125.07	125.07	126.50	128.09	128.45
D-NL - - - - -	100.0	115.40	115.40	115.89	115.89	116.90
D-I - - - - -	100.0	121.41	125.39	125.40	125.57	126.41



Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	31.3.85	30.6.85	30.9.85	31.12.85	31.3.86
B-F ———	100.0	133.87	135.26	138.32	142.36	143.27
B-NL - - - -	100.0	126.92	126.92	129.90	129.90	133.14
B-D ———	100.0	124.19	124.44	124.58		
B-I - - - -	100.0	135.97	139.79	141.70	144.84	144.84



Relation Verkehrsbeziehung	31.12.81	31.3.85	30.6.85	30.9.85	31.12.85	31.3.86
NL-B ———	100.0	129.22	133.37	135.93	135.93	136.81
NL-D ———	100.0	114.59	114.59	114.74	115.66	116.56
NL-F - - - -	100.0	116.69	116.69	117.09	121.21	121.21
NL-I - - - -	100.0	123.61	123.92	124.91	128.22	-



SECTION - CHAPITRE - TEIL 5

COMBINED TRANSPORT - TRANSPORT COMBINE - KOMBINIERTER VERKEHR

5.1     Container traffic     Trafic conteneurisé     Containerverkehr

5.1.1. Q2 86                      Q2 86                      Q2 86

INTERCONTAINER                      Statistiques                      Aufstellung von  
elaboration                      INTERCONTAINER                      INTERCONTAINER

Tab. 5.1.2	Ports traffic Trafic-ports Hafenverkehr	Continental traffic Trafic continental Kontinentalverkehr	Total traffic Trafic total Zusammen
Number of units Nombre d'unités Q2 86 Ladeeinheiten TEU (1000)	126.5	94.0	220.5
Evolution                      % $\frac{Q2\ 86}{Q2\ 85}$ Entwicklung	- 6.6%	- 0.1%	- 4.5%
Evolution                      % $\frac{Q2\ 86}{Q1\ 86}$ Entwicklung	+ 9.2%	-10.0%	+ 0.4%



## 5.2 Piggy-back - Ferroutage - Huckepack Q1 86

The information given is the number of units despatched by the "organising company" i.e. the number of semi-trailers, swap bodies or road trains carried by rail wagons (INTERUNIT elaboration).

Les informations fournies portent sur le nombre d'unités transportées par la "société organisatrice", c'est-à-dire le nombre de semi-remorques, de caisses mobiles ou de trains routiers transportés par chemin de fer (Source: INTERUNIT).

Die vorliegenden Angaben betreffen die Zahl der von den Huckepack-Verkehrsgesellschaften beförderten Ladeeinheiten, d.h. die Zahl der auf Eisenbahnwagen beförderten Sattelanhänger, Wechselbehälter oder Lastzüge (Aufstellung von INTERUNIT).

Tab. 5.2 International traffic by companies based in the EEC  
Trafic international assuré par des sociétés siégeant dans la CEE  
Grenzüberschreitender Verkehr der Huckepack-Verkehrsgesellschaften in der EWG

Country of despatch Pays d'expédition Versandland	Units despatched Unités expédiées Ladeeinheiten  Q1 86	Evolution Entwicklung %	
		$\frac{Q1\ 86}{Q1\ 85}$	$\frac{Q1\ 86}{Q4\ 85}$
D Kombiverkehr	22 174	+ 25	+ 5
F Novatrans	2 911	+ 26	+ 2
I Novatrans + Ferpac + Cemat	16 868	+ 14	- 1
NL Trailstar	1 496	+ 79	+ 3
B TRW	4 451	+ 11	+ 10
UK Novatrans	2 049	+ 41	- 1
DK Kombidan	137	-	-
E Transnova	2 272	- 3	- 18
Total - zusammen	52 358	+ 20	- 2

Tab. 5.3 Important Intra-EUR 12 relations (over 1000 units in Q1 86)  
 Relations intra-EUR 12 importantes (plus de 1000 unités au Q1 86)  
 Wichtige Verkehrsverbindungen innerhalb EUR-12 (mehr als 1000 Lade-  
 einheiten in Q1 86)

Relation Verbindung	Units despatched Unités expédiées Ladeeinheiten	Evolution Entwicklung %	
		$\frac{Q1\ 86}{Q1\ 85}$	$\frac{Q1\ 86}{Q4\ 85}$
D ——— I	9 977	+ 14	+ 8
I ——— D	8 933		- 2
B ——— I	3 000	+ 9	+ 8
I ——— B	3 201	+ 25	+ 8
UK ——— I	1 909	+ 37	- 1
I ——— UK	1 926	+ 29	- 7
F ——— I	1 476	+ 16	+ 2
I ——— F	1 418	+ 12	- 2
E ——— D	2 149	+ 15	+ 2
D ——— E	2 804	+ 26	+ 13
I ——— NL	1 082	+ 14	+ 8
NL ——— I	1 100	+161	+ 1

5.3 Piggy-back - Ferroutage - Huckepack Q3 85

The information given is the number of units despatched by the "organising company" i.e. the number of semi-trailers, swap bodies or road trains carried by rail wagons (INTERUNIT elaboration).

Les informations fournies portent sur le nombre d'unités transportées par la "société organisatrice", c'est-à-dire le nombre de semi-remorques, de caisses mobiles ou de trains routiers transportés par chemin de fer (Source: INTERUNIT).

Die vorliegenden Angaben betreffen die Zahl der von den Huckepack-Verkehrsgesellschaften beförderten Ladeeinheiten, d.h. die Zahl der auf Eisenbahnwagen beförderten Sattelanhänger, Wechselbehälter oder Lastzüge (Aufstellung von INTERUNIT).

Tab. 5.4 International traffic by companies based in the EEC  
Trafic international assuré par des sociétés siégeant dans la CEE  
Grenzüberschreitender Verkehr der Huckepack-Verkehrsgesellschaften in der EWG

Country of despatch Pays d'expédition Versandland	Units despatched Unités expédiées Ladeeinheiten  Q3 85	Evolution Entwicklung %	
		$\frac{Q3\ 85}{Q3\ 84}$	$\frac{Q3\ 85}{Q2\ 85}$
D Kombiverkehr	17 393	+ 9	- 3
F Novatrans	2 149	+ 4	+ 37
I Novatrans (except to D) (sauf vers D) (ohne nach D)	5 573	+ 18	- 7
I Ferpac (to D) (vers D) (nach D)	1 721	- 27	- 34
I Cemat	217	-	-
NL Trailstar	978	- 17	- 46
B TRW	3 813	+ 9	- 5
UK Novatrans	1 857	+ 24	+ 8
Total - zusammen	33 701	+ 8	- 6

Tab. 5.5 Important Intra-EUR 10 relations (over 1000 units in Q3 85)  
 Relations intra-EUR 10 importantes (plus de 1000 unités au Q3 85)  
 Wichtige Verkehrsverbindungen innerhalb EUR-10 (mehr als 1000 Lade-  
 einheiten in Q3 85)

Relation Verbindung	Units despatched Unités expédiées Ladeeinheiten  Q3 85	Evolution Entwicklung %	
		$\frac{Q3\ 85}{Q3\ 84}$	$\frac{Q3\ 85}{Q2\ 85}$
D ——— I	7 675	+ 6	- 3
I ——— D	6 413	-	-
B ——— I	2 507	+ 10	- 10
I ——— B	2 646	+ 23	- 6
UK ——— I	1 749	+ 20	+ 6
I ——— UK	1 801	+ 17	+ 4
F ——— I	1 175	+ 11	- 13
I ——— F	1 179	+ 16	- 16

SOURCES - QUELLEN
-------------------

(a) Road Opinion Survey - Enquête de Conjoncture Route - Konjunkturerhebung Straßenverkehr

B Institut du Transport routier  
DK Danmarks Statistik  
D IFO (Institut für Wirtschaftsforschung)  
F Centre de Productivité des Transports  
GR Ethniki Statistiki Ypiresia (National Statistical Office)  
IRL University College, Dublin  
I Centro Studi sui Sistemi di Trasporto  
L Service central de la Statistique et des Etudes économiques  
NL Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer  
UK Department of Transport  
E Ministerio de Transportes, T. y C. (Subdirección Gen. de Estudios)

(b) Road Cost Survey - Indices de coût Route - Kostenerhebung Straßenverkehr

D Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs (BDF) e.V.  
F Comité national routier  
NL Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer  
B Instituut voor Wegtransport  
L Fédération des Commerçants du Grand-Duché  
UK Road Haulage Association Ltd.  
DK Landsforeningerne Danske Vognmænd

(c) Road Price Survey - Indices des prix Route - Preiserhebung Straßenverkehr

B Institut du Transport routier  
D BÄG (Bundesanstalt für den Güterfernverkehr)  
F Ministère des Transports  
I Centro Studi sui Sistemi di Trasporto  
L Ministère des Transports  
NL NIWO (Nederlandse Internationale Wegvervoer Organisatie)  
CBS (Centraal Bureau voor de Statistiek)

(d) Inland Waterway Opinion Survey - Enquête de Conjoncture Voies Navigables Intérieures - Konjunkturerhebung Binnenschifffahrt

Rhine	Central Rhine Commission
North-South	B Institut pour le Transport par Batellerie
	NL Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer
	F Office national de la Navigation.

(e) I.W. Cost Survey - Indices de coûts V.N. - Kostenerhebung Binnenschifffahrt

NL Economisch Bureau voor het Weg- en Watervervoer  
in collaboration with :  
F Office national de la navigation  
B Institut pour le transport par Batellerie  
D Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt

(f) Rail Tariff Indices - Indices des tarifs du Rail - Tarifindizes für den Eisenbahnverkehr

D DB (Deutsche Bundesbahn)  
F SNCF (Société nationale des chemins de fer français)  
I FS (Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato)  
NL NS (Nederlandse Spoorwegen)  
B NMBS/SNCB (Société Nationale des Chemins de fer belges)

(g) Combined Transport - Transports Combinés - Kombiniertes Verkehr

Intercontainer (container traffic - trafic conteneurisé - Containerverkehr)  
Interunit (Piggy-back - Ferroutage - Huckepack)

(h) Road Tonnages - Tonnage de la Route - Straßengüterverkehr

D KBA-BAG Kraftfahrt-Bundesamt und der Bundesanstalt für den  
Güterfernverkehr  
F Ministère des Transports - Service des Transports routiers R-2  
I Ministero dei Trasporti - ISTAT  
NL CBS - Centraal Bureau voor de Statistiek  
B/L INS - Institut national de Statistiques  
UK GSS - Department of Transport  
IRL University College, Dublin  
DK Danmarks Statistik  
GR Ethniki Statistiki Ypiresia

(i) I.W. Tonnages - Tonnages des Voies Navigables - Binnenschifffahrtgüterverkehr

ONI Office national de Navigation  
CCR Commission Centrale pour la Navigation du Rhin  
SOEC/OSCE/SAEG (Luxembourg) - Directive/Richtlinie 80/1119

Rail Tonnages - Tonnages Rail - Eisenbahngüterverkehr


SOEC/OSCE/SAEG (Luxembourg) - Directive/Richtlinie 80/1177

SPECIAL THANKS TO THE SOEC  
(Statistical Office of the European Community)  
REMERCIEMENT TOUT PARTICULIER A L'OSCE  
(Office Statistique des Communautés Européennes)  
BESONDERER DANK GILT DEM SAEG  
(Statistisches Amt der Europäischen Gemeinschaften)

**Venta y suscripciones · Salg og abonnement · Verkauf und Abonnement · Πωλήσεις και συνδρομές  
Sales and subscriptions · Vente et abonnements · Vendita e abbonamenti  
Verkoop en abonnementen · Venda e assinaturas**

<b>BELGIQUE / BELGIË</b>  <b>Moniteur belge / Belgisch Staatsblad</b> Rue de Louvain 40-42 / Leuvensestraat 40-42 1000 Bruxelles / 1000 Brussel Tél. 512 00 26 CCP / Postrekening 000-2005502-27  Sous-dépôts / Agentschappen: <b>Librairie européenne / Europese Boekhandel</b> Rue de la Loi 244 / Wetstraat 244 1040 Bruxelles / 1040 Brussel  <b>CREDOC</b> Rue de la Montagne 34 / Bergstraat 34 Bte 11 / Bus 11 1000 Bruxelles / 1000 Brussel	<b>FRANCE</b>  <b>Journal officiel</b> <b>Service des publications des Communautés européennes</b> 26, rue Desaix 75727 Paris Cedex 15 Tél. (1) 45 78 61 39  <b>IRELAND</b>  <b>Government Publications Sales Office</b> Sun Alliance House Molesworth Street Dublin 2 Tel. 71 03 09  or by post <b>Government Stationery Office Publications Section</b> 6th floor Bishop Street Dublin 8 Tel. 78 16 66	<b>NETHERLAND</b>  <b>Staatsdrukkerij- en uitgeverijbedrijf</b> Christoffel Plantijnstraat Postbus 20014 2500 EA 's-Gravenhage Tel. (070) 78 98 80 (bestellerij)  <b>PORTUGAL</b>  <b>Imprensa Nacional Casa da Moeda, E. P.</b> Rua D. Francisco Manuel de Melo, 5 1092 Lisboa Codex Tel. 69 34 14 Telex 15328 INCM  <b>Distribuidora Livros Bertrand Lda. Grupo Bertrand, S.A.R.L.</b> Rua das Terras dos Vales, 4-A Apart. 37 2700 Amadora CODEX Tel. 493 90 50 - 494 87 88 Telex 15798 BERDIS
<b>DANMARK</b>  <b>Schultz EF-publikationer</b> Møntergade 19 1116 København K Tlf: (01) 14 11 95 Telecopier: (01) 32 75 11	<b>ITALIA</b>  <b>Licosa Spa</b> Via Lamarmora, 45 Casella postale 552 50 121 Firenze Tel. 57 97 51 Telex 570466 LICOSA I CCP 343 509  Subagenti: <b>Libreria scientifica Lucio de Biasio - AEIOU</b> Via Meravigli, 16 20 123 Milano Tel. 80 76 79  <b>Libreria Tassi</b> Via A. Farnese, 28 00 192 Roma Tel. 31 05 90  <b>Libreria giuridica</b> Via 12 Ottobre, 172/R 16 121 Genova Tel. 59 56 93	<b>UNITED KINGDOM</b>  <b>HM Stationery Office</b> HMSO Publications Centre 51 Nine Elms Lane London SW8 5DR Tel. (01) 211 56 56  Sub-agent: <b>Alan Armstrong &amp; Associates Ltd</b> 72 Park Road London NW1 4SH Tel. (01) 723 39 02 Telex 297635 AALTD G
<b>BR DEUTSCHLAND</b>  <b>Bundesanzeiger Verlag</b> Breite Straße Postfach 10 80 06 5000 Köln 1 Tel. (02 21) 20 29-0 Fernschreiber: ANZEIGER BONN 8 882 595 Telecopierer: 20 29 278	<b>GREECE</b>  <b>G.C. Eleftheroudakis SA</b> International Bookstore 4 Nikis Street 105 63 Athens Tel. 322 22 55 Telex 219410 ELEF  Sub-agent for Northern Greece: <b>Molho's Bookstore</b> The Business Bookshop 10 Tsimiski Street Thessaloniki Tel. 275 271 Telex 412885 LIMO	<b>UNITED STATES OF AMERICA</b>  <b>European Community Information Service</b> 2100 M Street, NW Suite 707 Washington, DC 20037 Tel. (202) 862 9500
<b>ESPAÑA</b>  <b>Boletín Oficial del Estado</b> Trafalgar 27 28010 Madrid Tel. (91) 446 60 00  <b>Mundi-Prensa Libros, S.A.</b> Castelló 37 28001 Madrid Tel. (91) 431 33 99 (Libros) 431 32 22 (Suscripciones) 435 36 37 (Dirección) Télex 49370-MPLI-E	<b>GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG et autres pays / and other countries</b>  <b>Office des publications officielles des Communautés européennes</b> 2, rue Mercier L-2985 Luxembourg Tél. 49 92 81 Télex PUBOF LU 1324 b CCP 19190-81 CC bancaire BIL 8-109/6003/200  Abonnements / Subscriptions <b>Messageries Paul Kraus</b> 11, rue Christophe Plantin L-2339 Luxembourg Tél. 49 98 888 Télex 2515 CCP 49242-63	<b>CANADA</b>  <b>Renouf Publishing Co., Ltd</b> 61 Sparks Street Ottawa Ontario K1P 5R1 Tel. Toll Free 1 (800) 267 4164 Ottawa Region (613) 238 8985-6 Telex 053-4936  <b>JAPAN</b>  <b>Kinokuniya Company Ltd</b> 17-7 Shinjuku 3-Chome Shiniuku-ku Tokyo 160-91 Tel. (03) 354 0131  <b>Journal Department</b> PO Box 55 Chitose Tokyo 156 Tel. (03) 439 0124

Öffentliche Preise in Luxemburg ohne Mehrwertsteuer □ Price (excluding VAT) in Luxembourg □ Prix publics au Luxembourg (TVA exclue)  
ECU 3,35 BFR 150 DKR 27 DM 7,50 DRA 435 ESC 420 FF 23 HFL 8,50 IRL 2.40 LT 5000 PTA 500 UKL 2.00 USD 3.0



KONTORET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS OFFICIELLE PUBLIKATIONER

AMT FÜR ÄMTLICHE VERÖFFENTLICHUNGEN DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΠΙΣΗΜΩΝ ΕΚΔΟΣΕΩΝ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

OFFICE FOR OFFICIAL PUBLICATIONS OF THE EUROPEAN COMMUNITIES

OFICINA DE PUBLICACIONES OFICIALES DE LAS COMUNIDADES

OFFICE DES PUBLICATIONS OFFICIELLES DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

UFFICIO DELLE PUBBLICAZIONI UFFICIALI DELLE COMUNITÀ EUROPEE

BUREAU VOOR OFFICIËLE PUBLIKATIES DER EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

SERVIÇO DAS PUBLICAÇÕES OFICIAIS DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

ISSN 0257-049